G.V. Zimin

PILOȚI DE VÎNĂTOARE

2

EDITURA MILITARĂ

G. V. ZIMIN

PILOŢI DE VÎNĂTOARE

2

EDITURA MILITARĂ 1990

Г.В.ЗИМИН
Марешал авиации, Герой Советского Соiоза
1988

ÎN LUPTELE PENTRU SMOLENSK

În sectorul unde erau amplasate regimentele diviziei noastre acționau intens partizanii. Lupta partizanilor din aceste locuri avea tradiții îndelungate. Pe mult încercatul pămînt al Smolenskului cotropitorii nu au avut o clipă de linişte. Hitleriştii au simțit-o pe propria piele.

Populația şi foştii prizonieri au povestit despre bestialitățile comise de hitlerişti pe pămîntul ocupat. Secția politică a pregătit expuneri la baza cărora se aflau materiale ale Comisiei extraordinare de stat pentru cercetarea crimelor comise de hitlerişti. Trebuie să spun că o vreme pe front nu ştiam prea multe despre fărădelegile făptuite de „noua ordine" pe teritoriile ocupate. Această fațetă tragică a invaziei a început să devină cunoscută pe măsură ce trupele sovietice eliberau tot mai multe oraşe şi sate. Mărturiile celor care au trăit ocupația umpleau inimile ostaşilor de o ură neîmpăcată față de duşman. Pericolul cotidian care însoțeşte viața soldatului în război este în cele din urmă un lucru de înțeles şi obişnuit. Dar ideologia antiumană, fără precedent prin cruzimea ei, pe care a adus-o cu sine fascismul pe pămîntul nostru a provocat ura unanimă şi necruțătoare a întregului popor şi a revelat fiecărui om întreaga profunzime a urgiei provocate de cotropitori. Fie şi prin acest singur fapt hitleriştii, care o vreme au cunoscut succesul militar, şi-au semnat condamnarea la moarte.

În ofensiva declanşată, divizia noastră, 240, acoperea trupele care eliberau sectorul Duhovşcina. Această localitate fusese numită de germani „cheia pentru porțile de cetate ale Smolenskului". Luarea Duhovşcinei pe direcția nord ar fi deschis trupelor noastre în ofensivă un drum drept spre Smolensk. De aceea accesul spre ea a devenit arena unor lupte sîngeroase.

Ofensiva Armatei 39 se desfăşura pe etape. În primul rînd (de la 28 august la 10 septembrie), a fost aplicată o lovitură de distragere în sectorul Ponizovie, Suşcevo. Apoi (de la 14 la 28 septembrie), după ce s-au regrupat, forțele frontului au lovit puternic raionul Teterino, Ponizovie.

Aceasta a fost o surpriză pentru duşman. Pe direcţia principală apărarea inamică era străpunsă, şi hitleriştii au fost nevoiţi să se retragă spre sud-vest.

Cele mai intense lupte s-au desfăşurat în prima etapă – sfîrşitul lui august şi prima jumătate a lui septembrie. Aviaţia inamicului voia să respingă ofensiva trupelor sovietice, lovind continuu şi masiv formaţiile unităţilor terestre. Şi întreaga povară a luptei în aer au purtat-o vînătorii diviziei noastre. Unele din înfruntările puternice pe care le-am avut atunci oferă o imagine destul de edificatoare a luptei îndîrjite ce s-a desfăşurat în aer.

La 4 septembrie, pentru respingerea incursiunii bombardierelor inamice a decolat up grup de opt aparate Iak-9 din Regimentul 42 de vînători. Grupul era condus de locotenentul S.M. Brajneţ.

Germanii i-au întîlnit pe piloţii noştri în apropiere de Duhovşcina. Circa 20 de bombardiere inamice de diferite tipuri se apropiau de linia frontului la o altitudine între două şi trei mii de metri. În grup erau aparate Ju-88, He-111 şi Do-215. Avioanele de vînătoare s-au împărţit în două grupuri: o patrulă era condusă de Serghei Brajneţ, a doua, patrulă de acoperire, de locotenentul Grigori Gherman. Întrucît prin apropiere nu se aflau avioane de vînătoare germane, ambele patrule au atacat concomitent bombardierele.

Formaţia de luptă a inamicului a fost destrămată. Virînd la 180 de grade şi fără să arunce bombele, bombardierele s-au împrăştiat pe patrule şi au încercat să se îndrepte spre Smolensk.

În cîteva minute S.M. Brajneţ l-a doborît pe capul de formaţie al patrulei de Ju-88, iar coechipierul său, sublocotenentul A.S. Korolev, pe subordonatul din dreapta al acestuia. În acest timp, bine acoperit de sublocotenentul I.G. Cialmeev, Grigori Gherman a atacat de două ori patrula de Do-215 şi de fiecare dată a doborît cîte un avion. Ca urmare, într-un timp foarte scurt, grupul a fost destrămat, bombardamentul zădărnicit, două Junkers-uri şi două Dornier-uri doborîte. Piloţii noştri nu au înregistrat pierderi.

În aceleaşi zile – luptele descrise au avut loc în perioada 4–8 septembrie –, în timpul altui zbor, Serghei Brajneț, cu un grup de şase a luptat împotriva unui grup de nouă bombardiere, acoperite de două F-W-190. Una din perechile noastre a angajat lupta cu Focke-urile, iar celelalte două au atacat cele nouă bombardiere. În cursul luptei piloții noştri au doborît patru Junkers-uri şi un Focke-Wulf-190. În timp ce se întorceau acasă ei au observat încă un grup inamic – cinci Junkers-uri sub acoperirea a patru avioane de vînătoare. Lupta a reînceput, au fost doborîte un bombardier şi un Focke duşmane. Aşadar, într-un singur zbor şase piloți sub comanda lui Serghei Brajneț au desfăşurat două lupte aeriene şi au doborît şapte avioane.

Tot atît de eficace au luptat şi piloții celorlalte regimente. La 5 septembrie patrula locotenentului de gardă D.I. Kudriavțev, în decurs de zece minute, a făcut literalmente cnocaut un mare grup inamic, alcătuit din 35 de avioane. Kudriavțev, care era pilot în Regimentul 86 de gardă, se distinsese încă în luptele de pe frontul de la Leningrad, unde, într-o perioadă scurtă, doborîse peste 10 aparate duşmane. Pe atunci era un pilot tînăr care, pînă la venirea pe front nu avusese experiență de luptă. Acum, după trei-patru luni, el devenise un călit şi iscusit luptător aerian.

Kudriavțev conducea patrula pe direcția Smolenskului; în curînd piloții noştri au văzut 25 de bombardiere germane care erau acoperite de zece Focke-Wulf-uri. D.I. Kudriavțev şi M.F. Manulin cu coechipierii s-au împărțit în două perechi. Prima a angajat lupta cu avioanele de vînătoare, iar a doua a atacat bombardierele. În decurs de 10 minute grupul duşman a fost destrămat.

Băieții noştri au doborît două Junkers-uri şi patru Focke-uri. Trei dintre ele au fost lovite de M.F. Manulin.

Trebuie să notez că planul inițial, care urmărea să-l facă pe duşman să simtă imediat forța noastră, s-a justificat pe deplin. Numai după cîteva zile de la începutul luptelor hitleriştii au început să caute noi modalități. Insolența piloților lor de vînătoare a dispărut ca prin minune. Acum ei se apropiau de linia frontului luîndu-şi toate măsurile de

precauție. De altfel, nici aceasta nu i-a salvat: numai în cinci zile de lupte – de la 4 la 8 septembrie 1943 – piloții diviziei au doborît 129 avioane inamice. Aşa cum am mai spus, acesta era un adevărat cnocaut; într-un termen atît de scurt aviația germană nu mai înregistrase asemenea pierderi catastrofale în acest sector al frontului. Şi-au spus cuvîntul şi pregătirea noastră temeinică, şi asimilarea profundă a experienței acumulate, şi tactica gîndită pînă la ultimul amănunt, şi, fireşte, calitățile de zbor şi tactice excelente ale noilor avioane. Totodată, trebuie să se țină seama de faptul că o mare parte din personalul de zbor fusese selecționat dintre tineri fără botezul focului. Cu toate acestea, încă în primele lupte ei s-au comportat ireproşabil.

Pe scurt, am constatat foarte curînd că inamicul şi-a pierdut siguranța şi că se străduieşte să-şi modifice tactica în căutarea de soluții. Una din aceste noi modalități tactice era următoarea: hitleriştii îşi trimiteau înaintea bombardierelor formațiile de vînătoare pentru ca acestea să angajeze lupta cu grupurile noastre. La început stratagema le-a reuşit: văzînd avioanele de vînătoare inamice deasupra cîmpului de luptă, tinerii noştri, mînați de elanul luptătorului, au trecut la atac. Piloții germani au primit lupta cu perechile noastre, timp în care au apărut bombardierele lor. După ce această situație-standard s-a repetat de două-trei ori ne-am dat seama că inamicul ne impune o tactică gîndită dinainte; am dat dispoziție piloților să nu mai angajeze o luptă de durată cu avioanele de vînătoare germane, ci să lupte cu ei folosind forțe reduse.

La 7 septembrie, un grup de opt Iak-uri din Regimentul 900 acoperea cîmpul de luptă în raionul Suşcevo, Prilesie. Cap de formația era căpitanul *A*.M. Bulocikin. Gnjpul era eşalonat în înălțime – patrula de acoperire, în frunte cu locotenentul F.T. Buturlin, se afla deasupra patrulei de şoc a lui Bulocikin. Brusc, avioanele de acoperire au fost atacate de sus de două Me-109. Lovitura acestora a fost evitată printr-o manevră energică, dar imediat asupra coechipierului lui Buturlin, locotenentul A.A. Diukov, s-au năpustit de jos două F-W-190. Acesta a sesizat la timp pericolul, a evitat

lovitura şi l-a prevenit pe capul de formaţie. Focke-urile erau pe traiecte ce intersectau aparatul lui F.T. Buturlin. Locotenentul a virat şi cu trei serii scurte a doborît Focke-Wulf-ul din frunte. De data aceasta hitleriştii nu au reuşit să antreneze avioanele noastre de vînătoare într-o luptă de durată; după ce au pierdut un avion, ei au plecat. Grupul nostru a continuat să acopere trupele terestre.

În aceeaşi zi, deasupra liniei întîi a avut loc o acerbă luptă aeriană. Cercetaşii sovietici, aflaţi în aer, au raportat că de linia frontului se apropie şase grupuri a cîte nouă bombardiere de tipuri diferite: Ju-87, Ju-88 şi He-111. Coloana era acoperită de 16 avioane de vînătoare. Aceste informaţii au parvenit la timp punctului de comandă al diviziei; am ridicat în aer cîte două escadrile din fiecare regiment.

Iniţial, totul a mers ca pe roate: două grupuri de nouă Ju-87 din frunte au fost atacate de avioanele noastre de intercepţie în momentul în care se pregăteau să-şi schimbe formaţia pentru ca să bombardeze în picaj. Dar nu au reuşit şi au plecat fără să fi aruncat bombele. Cele două grupuri de nouă Ju-88, care le-au urmat, au bombardat, dar repede, fără să ochească şi, evitînd atacurile noastre, s-au întors înapoi. Avioanele de vînătoare duşmane au reacţionat puternic, dar nu au putut asigura o acoperire de nădejde bombardierelor lor.

Cît priveşte cele două grupuri de nouă Heinckel-uri care încheiau coloana, ele s-au apropiat după un anumit interval de timp, cînd escadrilele mele luptau deja cu Junkers-urile şi avioanele de însoţire. De aceea am ridicat în aer a treia escadrilă a Regimentului 900, ultima, comandată de locotenentul-major P.P. Prosniak. În grupul ei de şoc se aflau locţiitorul politic al regimentului, maiorul Kutasin, locotenenţii-majori Prosniak, Liseţki şi Sîsoiev, locotenentul Duman şi sublocotenenţii Iaşin, Ruseţki, şi Trofimov. Opt piloţi. Încă două perechi – locotenentul-major Klimov cu locotenentul Bîkov şi locotenentul Tolstov cu sublocotenentul Baranov – au jucat rolul de acoperire. Ei au angajat lupta cu cele 16 avioane de vînătoare ale inamicului, iar grupul de şoc

a atacat bombardierele.

Locotenentul-major G.F. Lisețki cu coechipierul său au lovit capul de formație, iar perechea locotenentului-major P.P. Prosniak patrula de He-111 din stînga. Prosniak a incendiat Heinckel-ul din frunte, dar a fost atît de absorbit de acest fapt, încît nu a observat cînd a fost doborît coechipierul său, P.V. Rusețki, care-i asigurase comandantului său acest atac eficace. O altă greşeală a comandantului de escadrilă consta în faptul că deschisese focul de la distanță mare şi îşi epuizase unitatea de foc. Rămas fără muniție, Prosniak a fost atacat de patru avioane de vînătoare germane care l-au înconjurat şi l-au obligat să ia înălțime. Comandantul de escadrilă nu mai putea să-şi conducă piloții. De la o altitudine de 6 000 de metri el şi-a trecut Iak-ul în picaj pentru a scăpa de atacatori. Dar, coborînd, locotenentul-major a depăşit viteza maximă admisă şi a atins 700 de kilometri pe oră. Un miracol a făcut ca avionul să nu se descompună în aer. La sol s-a constatat că fuselajul era deformat din cauza suprasarcinii, iar pe alocuri pierduse învelişul. Aparatul nu mai putea zbura şi a fost expediat pentru reparație capitală.

Rămaşi în aer fără comandant, piloții escadrilei au continuat să se bată cu dîrzenie şi măiestrie: ei au doborît patru Heinckel-uri şi două Focke-Wulf-uri. În afară de sublocotenentul P.V. Rusețki în această luptă a murit şi locțiitorul politic al regimentului, maiorul I.O. Kutasin. Respingînd atacul, piloții diviziei au doborît în total 11 bombardiere şi trei avioane de vînătoare ale inamicului.

Toate aceste lupte au avut loc în primele zile ale lui septembrie. Numai în decurs de cinci zile – de la 4 la 8 septembrie – luptătorii noştri au efectuat peste 50 de lupte aeriene şi, după cum am mai spus, au provocat duşmanului pierderi grele. Acesta a schimbat din nou tactica. Acum aviația germană a început să acționeze în grupuri mari. La fiecare incursiune participau între 85 şi 100 de aparate. Cunoşteam această tactică de pe Frontul Leningradului. Dar acum, pentru asigurarea succesului, se impunea să zboare întregul regiment, în fructe cu comandantul. Cu alte cuvinte

era necesar să fie folosite toate forțele diviziei, ceea ce excludea posibilitatea de a patrula deasupra pozițiilor înaintate. Dacă aici ar fi existat radiolocatoare de tip „Redut”, care ne-au ajutat în luptă pe frontul de la Leningrad, multe decizii privind folosirea cît mai eficace a forțelor s-ar fi simplificat considerabil. Dar locatoarele lipseau. În aceste condiții exista o singură ieşire: observarea continuă a principalelor aerodromuri ale inamicului. Aveam o anumită experiență în acest sens. La 4 septembrie, bunăoară, am trimis o patrulă pe direcția Smolenskului pentru vînătoare liberă, căreia i-am dat şi misiunea complementară de a cerceta aerodromul de la Smolensk. La apropierea de el, patrula a observat în aer circa 20 de bombardiere He-111. În acel moment au decolat şi avioanele de vînătoare de acoperire. Luînd înălțime, ele s-au alăturat Heinckel-urilor şi întregul grup s-a îndreptat spre Duhovşcina. Comandantul patrulei a comunicat toate acestea punctului de comandă al diviziei, după care a atacat pe neaşteptate dinspre soare bombardierele, le-a destrămat formația de luptă şi a doborît un Heinckel. În acest timp am ridicat în aer grupul de respingere a atacului; el a trebuit să aştepte un timp. Acest episod a arătat clar cît de necesar era să observăm aerodromurile inamicului, în special cele ale aviației de bombardament.

Cunoscînd aproximativ perioada în care bombardierele germane erau active, trimiteam cele mai pregătite patrule şi perechi de vînători la aerodromurile pe care se aflau acestea. Folosind pentru mascare soarele, fumul şi norii, avioanele noastre de vînătoare evoluau într-o parte a aerodromurilor de la Seşcia, Şatalovo, Smolensk şi fără a provoca vreo reacție din partea duşmanului, observau decolarea avioanelor lui, adunarea lor în formație, apoi în coloană, vedeau cum li se alătură avioanele de vînătoare de acoperire şi, desigur, determinau direcția în care se îndrepta întreaga coloană. Toate aceste informații se transmiteau imediat prin radio punctelor de comandă ale diviziei şi regimentelor şi, de obicei, aveam timp nu numai pentru a ridica avioanele, dar şi pentru a devansa inamicul, pentru a întîmpina cu foc

coloana la 10–20 de kilometri de linia frontului.

Tactica acțiunilor de întîmpinare practicată de noi s-a dovedit corectă. Eficacitatea lor a sporit mult. În curînd ne-a devenit absolut clar că, cu cît atacăm mai devreme coloana avioanelor inamicului, acest lucru este cu atît mai neaşteptat pentru el şi cu atît succesele noastre sînt mai mari. Uneori escadrilele ridicate pentru a respinge incursiunile inamicului îl atacau la 30 de kilometri de linia frontului, acolo unde duşmanul se simțea în siguranță şi nu se aştepta deloc să fie lovit. În acelaşi timp, o parte din forțe – unul din cele trei regimente – o țineam deasupra liniei frontului pentru cazul în care un grup de bombardiere germane s-ar fi desprins de coloană şi ar fi ajuns în pozițiile înaintate. În acele zile lucram într-o tensiune maximă, dar cu toate că situația din aer era complicată, piloții noştri nu se aflau în acea stare de supraîncordare a nervilor în care luptaseră pe Frontul de Nord-Vest şi pe cel de la Leningrad. Dispoziția lor de luptă era bună. Piloții erau conştienți de forța lor. Acum nu ne mai apăram, în fiecare luptă căutam să luăm imediat inițiativa. Îl obligam pe inamic să schimbe tactica, şi acesta o făcea nu de trai bun. Căutam intens inamicul în aer şi-l atacam pretutindeni. Se desfăşurau lupte intense, aveam pierderi, dar nu luptasem niciodată atît de eficace. Comandantul Armatei 3 aeriene era mulțumit de rezultatele acțiunilor de luptă ale diviziei.

Dar uneori tactica noastră activă ne oferea surprize. Poziția înaintată la punctul de joncțiune a Frontului de la Kalinin cu Frontul de Vest alcătuia un unghi drept. Odată, pe la mijlocul lui septembrie, două din regimente decolaseră – cum o făceau de obicei în acele zile – pentru interceptarea unei mari coloane de bombardiere a inamicului. Cercetaşii raportaseră la timp că pe direcția sectorului nostru al frontului zboară trei formații de avioane a cîte trei grupuri de nouă. Intervalul dintre ele era de 8–10 kilometri, în total erau 80–90 de bombardiere, fără a mai pune la socoteală avioanele de vînătoare de acoperire. Am ridicat cel de-al treilea regiment. Coloana s-a lungit mult şi a apărut posibilitatea ca, printr-o lovitură neaşteptată, s-o destrămăm încă pe itinerar.

Comandanţii de regiment au raportat prin radio: „Vedem obiectivul". Am aşteptat ca după cîteva minute să aud raportul despre desfăşurarea luptei, dar în locul lui a urmat întrebarea: „Inamicul virează la dreapta cu 90 de grade, urmînd, după cît se pare, să se îndrepte spre unul din sectoarele Frontului de Vest. Ce întreprindem ?" „Atacaţi în urmărire" – am ordonat imediat şi am raportat despre decizia luată comandantului Armatei aeriene. Spre marea mea surprindere am primit ordin să aduc avioanele de vînătoare pe aerodromurile lor şi să le alimentez repede.

— V-aţi îndeplinit bine sarcina – a spus comandantul, după care a adăugat că asigurarea poziţiei înaintate a Frontului de Vest nu este sarcina noastră.

Un moment am fost descumpănit. Să ai o situaţie tactică avantajoasă pentru atac şi să n-o foloseşti ? Dar ordinul e ordin şi eram obligat să-l îndeplinesc.

Pentru a crea confuzie şi a ne deruta, inamicul acţiona uneori şi în grupuri mici de 3–5 bombardiere. Dar cu aceste grupuri se descurcau bine perechile şi patrulele care zburau deasupra liniei frontului tocmai în acest scop. De aceea noi nu am deturnat forţele de la îndeplinirea misiunii principale, şi formaţiile mari germane continuau să înregistreze pierderi serioase. Că erau foarte severe o dovedeau nu numai numărul aparatelor doborîte, dar şi comportarea hitleriştilor în aer. Acum, după ce vedeau avioanele noastre de vînătoare, destul de frecvent făceau calea întoarsă fără să-şi îndeplinească misiunea. Uneori, aşa cum am relatat mai sus, îşi schimbau obiectivele şi virau în alte direcţii.

La mijlocul lui septembrie controlam pe deplin situaţia în aer în sectorul nostru de front. Dar viaţa „liniştită" n-a durat mult. Constatînd că nu realizează nimic prin incursiuni masive, inamicul a revenit la tactica acţiunii cu grupuri mici (cîte 5–8 bombardiere în formaţie). Uneori între ele se intercalau formaţii mai mari – cîte două grupuri de nouă. Ele erau numeroase, apăreau frecvent şi la diferite ore ale zilei. Tactica urmăririi şi interceptării, care fusese atît de eficace, acum nu mai dădea rezultate; am fost nevoiţi să ne fărîmiţăm forţele, dar, oricum, la interceptare nu obţineam rezultate

bune. De aceea am revenit la patrularea continuă deasupra liniei frontului cu o escadrilă. Şi iarăşi am simțit cît de mult ne lipseşte stația de radiolocație – cu ajutorul ei am fi putut lupta mult mai eficace împotriva grupurilor mici şi numeroase.

În aceleaşi zile comandantul Armatei aeriene a primit o stație de radiolocație RUS-2 şi a instalat-o în zona statului major al armatei. L-am rugat s-o pună la dispoziția diviziei. N.F. Papivin a refuzat, dar am insistat atît de mult, încît în cele din urmă a cedat şi mi-a comunicat că stația a pornit spre mine.

Venise toamna, începuseră ploile, drumurile de pămînt erau într-o stare proastă, pe alocuri se formaseră bălți greu de trecut. Nu era, deci, deloc nefiresc ca stația să se fi împotmolit pe undeva şi să nu ajungă la noi la timp. Şi tocmai atunci două grupuri de nouă avioane inamice reuşiseră să bombardeze trupele noastre. A sunat telefonul şi am auzit vocea iritată a comandantului.

— Ți-am dat stația şi tu ai permis ca duşmanul să ne bombardeze trupele. Ce faci ?

Am răspuns că stația încă nu a ajuns la mine.

— A, deci, asta e ? Ai cerut stația şi nu te interesezi unde se află ?

După această discuție aveam o dispoziție foarte proastă. Şi din cauza reproşurilor comandantului şi – în special – pentru că scăpasem aceste două grupuri de nouă bombardiere, deşi orice om înțelegea că a închide ermetic în condițiile date linia înaintată a frontului aviației inamice era pur şi simplu imposibil.

La puțin timp a sunat din nou de la statul major şi am auzit vocea calmă a generalului N.P. Dagaev:

— Te-ai enervat ? Ia măsuri, caută stația. După cît se pare s-a împotmolit sau s-a defectat motorul.

Şeful statului major mi-a comunicat pe ce drum pornise stația şi în încheiere a adăugat:

— Acționează calm.

A doua zi au găsit stația. Ea se împotmolise într-o baltă, dar spre seară era deja la divizie. În cursul nopții au instalat-

o, iar spre dimineață au pus-o în funcțiune. Nu am îndrăznit să instalez această singură stație a frontului pe cîmpul de luptă; acolo puteau s-o distrugă uşor. Am instalat-o în zona statului major al diviziei. Folosind experiența luptelor de pe frontul de la Leningrad, la punctele de comandă ale regimentelor am instalat receptoare, informațiile despre situația din aer se transmiteau centralizat.

Acum se lupta mai uşor. Am încercat să desființez observarea regulată a aerodromurilor inamicului de către cercetaşi aerieni; acum cele mai importante direcții erau asigurate de stație, şi eu voiam să am la îndemînă cît mai multe avioane de vînătoare gata de luptă. Dar tentativa de a slăbi observarea aerodromurilor inamice s-a dovedit prematură. La un moment dat, cînd trupele noastre terestre înaintau cu succes, stația s-a defectat şi noi am „orbit” pentru cîteva ore deosebit de importante. A fost nevoie să trimitem la aerodromurile duşmane cercetaşi aerieni şi să intensificăm acoperirea cîmpului de luptă printr-o patrulare nemijlocită.

Au fost şi alte defecțiuni.

Stația lucra normal, situația în aer era calmă, dar brusc locatorul a dat o topare: în imediata apropiere a liniei frontului a apărut un mare grup de bombardiere. În momentul respectiv deasupra liniilor înaintate se afla doar o singură patrulă. I-am indicat obiectivul şi imediat am ridicat două escadrile. Dar cînd ele au apărut deasupra cîmpului de luptă duşmanul reuşise să bombardeze şi să plece. Fireşte, o singură patrulă nu putea să țină piept unei formații alcătuită din trei grupuri de nouă Ju-88 puternic acoperite de avioane de vînătoare.

Am emis pretenții față de stația RUS-2: cum a fost posibil să „scape” un asemenea grup ? A reieşit că stația a lucrat normal şi informația despre bombardiere a fost dată imediat ce locatorul le-a reperat. Am întărit din nou observarea aeriană; la două zile după această întîmplare cercetaşii noştri au raportat că de linia frontului se apropie un grup de bombardiere ale inamicului. Dar stația RUS-2 nu a indicat nimic; avioanele zburau spre liniile înaintate la altitudine

mică, Numai la 20 de kilometri de ele aparatele duşmane au luat înălțime şi, ajungînd la 2 000 de metri, au bombardat „din mers”. Acum am realizat de ce locatorul a dat toparea atît de tîrziu.

Aceasta a fost o lecție bună. Concluzia a venit de la sine: un control sigur asupra situației din aer se poate asigura numai în mod complex, îmbinînd toate mijloace de observare. Am continuat să folosim stația, dar am efectuat observarea aerodromurilor inamice, am înscris printre sarcinile capilor de formație obligația ca, la întîlnirea cu inamicul, să transmită imediat la punctele de comandă informații despre componența grupurilor acestuia, despre înălțime, itinerar şi formația de luptă. Toate informațiile erau trecute pe planşeta cu situația aeriană; în felul acesta la punctul de comandă aveam o imagine clară a stării de lucruri din aer.

Într-una din zile, cînd pînă la apusul soarelui mai rămăseseră doar cîteva minute şi, din obişnuință, credeam că nu vor mai fi incursiuni, stația a informat ca la o înălțime de 4 000 de metri vine un mare grup de avioane. „Mare” – aceasta însemna şi şase grupuri de zece, şi trei-patru. După toparea locatorului nu puteam preciza acest lucru cu exactitatea necesară. De aceea, pentru respingerea incursiunii am ridicat întregul regiment 86 care l-a întîlnit pe adversar în apropierea liniei frontului. Curînd a parvenit informația că se apropie un alt mare grup, care zbura în urma celui dintîi la o înălțime de 3 500 de metri. De data aceasta am ridicat Regimentul 42, care i-a interceptat şi el imediat pe hitlerişti. Dar cînd avioanele noastre au angajat lupta a reieşit că fiecare „mare” grup duşman era alcătuit din trei formații de nouă aparate. Dacă am fi ştiut mai devreme nu ridicam forțe atît de numeroase pentru respingerea atacului.

Pînă atunci inamicul nu efectuase asemenea incursiuni în amurg. Dacă excludem cele cîteva eşecuri ale noastre, în ansamblu, în aceste zile piloții diviziei au acționat bine. Aşa se explică faptul că hitleriştii au recurs la această stratagemă, urmărind să lovească masiv în amurg. Calculul lor avea unele şanse de reuşită, deoarece avioanele noastre

de vînătoare nu efectuau acțiuni de luptă în întuneric. Germanii au comis totuşi o greşeală de calcul. Este ştiut că la o înălțime de peste 3 000–4 000 de metri amurgul apare mai tîrziu decît la sol. De aceea primele două grupuri inamice au sosit prea devreme: regimentele ridicate în aer au acționat pe un cer luminos şi, fireşte, acest fapt nu i-a lăsat adversarului nici o şansă de succes.

Dar piloții Regimentului 900 au trebuit să respingă mai tîrziu atacul celui de-al doilea eşalon. Iar acest lucru s-a dovedit mai complicat.

Eşalonul următor al bombardierelor duşmane (tot trei grupuri de zece) zbura la 1 500 de metri, dar nu în grup compact ca cele anterioare, ci în trei grupuri mici, la un anumit interval. Locatorul a dat trei toparuri succesive. De aceea Regimentul 900 a decolat pe escadrile.

Ultima a decolat escadrila locotenentului major P.P. Prosianik. Ea numai ce se întorsese dintr-o misiune de luptă; avioanele erau alimentate cu carburant, iar piloții îşi aranjau ținuta pentru a fi fotografiați. La noi venise un reporter de la un ziar de front şi i-am prezentat subunitatea lui P.P. Prosianik ca cea mai bună din marea unitate. Corespondentul s-a plictisit aşteptînd toată ziua, căci fusese o zi foarte aglomerată; el nu reuşise să facă fotografii în intervalul dintre lupte şi spera să reuşească acum în prag de seară. Dar în timp ce primele două escadrile erau deja în aer, stația RUS-2 a dat o altă topare. Piloții din escadrila a treia a Regimentului 900 au decolat mai tîrziu decît toți. La înălțimea de 1 500 de metri, la care evolua al treilea grup inamic, era deja întuneric. Să depistezi un avion cînd nici măcar conturul lui nu se distinge prea bine – numai scînteile ce ieşeau din țevile de eşapament sclipeau în noapte – era foarte greu. Dar piloții noştri şi-au îndeplinit misiunea, şi escadrila a confirmat încă o dată că nu degeaba era socotită fruntaşă.

Nici un bombardier german nu efectuase un bombardament ochit asupra liniilor noastre înaintate. Piloții din Regimentul 86 de gardă şi din Regimentul 42 doborîseră şapte avioane duşmane. Luptătorii aerieni din Regimentul

900 distruseseră încă trei aparate inamice.

După luptă escadrila a treia a aterizat la lumina rachetelor. Din fericire toți piloții au coborît cu bine. Deşi corespondentul ziarului de front nu a reuşit să facă în acea zi nici o fotografie, a înțeles, totuşi, de ce i-am recomandat escadrila a treia.

Acest neaşteptat zbor din amurg, la care au participat toate trei regimentele a demonstrat concret şi înaltul grad de pregătire de luptă a marii unități în ansamblul ei, şi măiestria ostăşească şi de zbor tot mai mare a vînătorilor noştri. Dar, fireşte, fără stația de radiolocație nu am fi reuşit să respingem la timp şi atît de eficace incursiunea de seară a celor 80 de bombardiere ale inamicului.

La mijlocul lui septembrie, în toiul luptelor de pe frontul de la Kalinin a sosit comandantul F.M.A. ale Armatei Roşii, mareşalul de aviație A.A. Novikov. El era însoțit de un grup operativ şi de inspecția F.M.A., condusă de generalul I.L. Turkel.

În divizia noastră primul a apărut Ivan Lukici Turkel. El a verificat pregătirea de luptă a escadrilelor de serviciu şi dirijarea luptei. Se părea că stăteam bine la aceste capitole şi de aceea am fost foarte mirat cînd la punctul de comandă a telefonat şeful statului major al diviziei, colonelul I.F. Tarakanov, şi mi-a raportat că generalul Turkel nu este mulțumit de noi. Deosebit de negativ a calificat el măsura luată de mine ca piloții escadrilelor de serviciu să nu stea în cabinele aparatelor lor, ci în afara lor. Generalul a apreciat că aceasta este o încălcare gravă a regulamentelor în vigoare. Discuția mea telefonică cu el nu a dat nici un rezultat: nu am putut să-l conving.

În toate acțiunile de luptă îndelungate şi încordate pe care le-am desfăşurat zilnic cel mai important factor al pregătirii de luptă a fost starea fizică şi psihică a pilotului. Aleksandr Legciakov, comandantul unei escadrile din Regimentul 42, tovarăş de-al meu de luptă încă pe frontul de la Briansk, nota în acele zile următoarele în caietul său: „Executăm cîte 5–7 zboruri pe zi. Ai noştri numai ce au

aterizat şi imediat se alimentează iar noi, 10 avioane, ne aflăm în poziţie de alarmă nr.1. Stau în avion şi moţăi: dormim puţin – ne culcăm la 23 şi ne sculăm la 3. Tehnicul Vasili Malîşev stă de pază să audă semnalul punctului de comandă”.

Deci, pînă şi cel mai experimentat pilot se afla într-o asemenea stare de surmenare înaintea zborului de luptă ! Dacă stăteai în cabină te cuprindea oboseala şi o stare de somnolenţă. Ca urmare, după semnalul de decolare imediată, pilotul pierdea minute preţioase pentru a reveni la starea normală. Totul: pornirea motorului, rulajul se efectuau într-un ritm lent. Comenzile şi indicaţiile date prin radio se receptau şi ele întrucîtva pasiv. Organismul unui om obosit nu poate să se cupleze brusc la ritmul necesar de acţiune. Vara, bunăoară, ziua durează 14–16 ore, iar la latitudinea Leningradului şi mai mult. Înseamnă că în timpul serviciului pe escadrile fiecare pilot trebuie să stea în cabina avionului cîte 5–6 ore. Aceasta îl epuizează nu mai puţin decît un zbor de luptă. Cu atît mai mult cu cît el nu ştia dacă vă zbura peste un minut, peste o oră sau peste două sau trei.

Eu însumi am trăit această stare atunci cînd am făcut serviciul în Extremul Orient. Situaţia din zona de frontieră era agitată şi noi, piloţii de vînătoare, ne-am aflat timp îndelungat în poziţie de alarmă nr.1. Încă în acea perioadă ne-am dat seama că, dacă pilotul se află lîngă avion şi are tot echipamentul la îndemînă, atunci cînd se dă alarma el ocupă locul în cabină şi decolează mult mai repede, decît după o şedere de cîteva ceasuri în cabină, unde dormitează şi se plictiseşte. De aceea am permis piloţilor să stea lîngă aparate. Mai mult, în toate escadrilele am făcut antrenamente şi ne-am convins că această măsură face să crească pregătirea pentru luptă, şi nu invers. Piloţii erau mai vioi şi reacţionau mult mai repede la toate semnalele şi comenzile. Desigur, piloţii care nu se încadrau în norme continuau antrenamentul şi pînă nu căpătau deprinderile necesare rămîneau în cabine.

Am căutat să explic în detaliu acest lucru generalului I.L. Turkel.

Seara a telefonat de la statul major al Armatei aeriene generalul N.P. Dagaev care mi-a comunicat că a doua zi, la ora 10.00 în dispozitivul Diviziei 240 de aviație va sosi mareşalul de aviație A.A. Novikov pe care trebuia să-l întîmpin şi să-i raportez despre starea diviziei şi despre îndeplinirea misiunilor de luptă.

În dimineața următoare mă aflam pe aerodromul unde urma să aterizeze avionul comandantului F.M.A. ale Armatei Roşii. Pe aerodrom era şi generalul I.L. Turkel. Peste cîteva minute raportam mareşalului de aviație A.A. Novikov. Mai avusesem prilejul să fac acest lucru atunci cînd eram comandant de regiment pe Frontul de Nord-Vest, dar nu eram sigur că-şi mai aminteşte de mine. Chiar dacă şi-a amintit, nu a arătat acest lucru, şi eu m-am prezentat ca şi cum aş fi făcut-o prima oară.

A.A. Novikov a trecut de-a lungul locului de staționare a avioanelor. Văzînd un aparat pe care erau desenate peste zece stele – numărul hitleriştilor doborîți –, mareşalul a întrebat al cui este aparatul.

— Al comandantului diviziei – a răspuns locotenent-colonel inginer N.V. Korciaghin, care mergea alături.

Comandantul m-a privit:

— Vasăzică, zbori şi dobori avioane ale inamicului. E bine ! Aşa şi trebuie să procedeze oricine vrea să comande bine o divizie.

Dar în ultima vreme zburasem puțin. Pe Frontul Leningradului nu mă ridicasem aproape deloc în aer, pentru că, dat fiind numărul redus de avioane de care dispuneam, trebuia să concentrez întreaga conducere a luptei. De aceea m-am aflat aproape tot timpul la punctul de comandă. Pe frontul de la Kalinin, în pofida tensiunii mari, aveam suficiente forțe şi aparate. Cu toate acestea nu am zburat aproape deloc: aveam nevoie de un locțiitor capabil să mă înlocuiască la punctul de comandă. Pe cel existent nu mă puteam baza. Odată, cînd bombardierele germane se apropiau de linia frontului, aflîndu-se în acel moment la punctul de comandă, el nu a luat imediat măsuri şi, drept urmare, hitleriştii au bombardat nestînjeniți. Eu am primit o

observație severă de la comandantul Armatei aeriene şi ulterior nu m-am mai desprins de punctul de comandă. Relațiile cu locțiitorul meu (nu-i voi da numele; era un aviator-luptător cunoscut şi respectat, se evidențiase încă în Spania, dar…) erau destul de complicate. Cînd mareşalul de aviație m-a întrebat de ce – dacă am posibilitatea – nu zbor, am fost nevoi să spun că nu am pe cine lăsa în loc la punctul de comandă al diviziei.

— Cine e locțiitorul tău ? – a întrebat Aleksandr Aleksandrovici; cînd i-am răspuns, a dat din cap: – Ştiu, ştiu… Ce face, continuă să folosească ?

Am răspuns afirmativ.

— Păcat – a spus mareşalul. A promis. A fost un aviator bun… Ce să-i faci, te voi ajuta.

Despre această discuție, care a avut loc în prezența inginerului diviziei, a aflat tot personalul, ceea ce a avut un efect pozitiv.

— Cînd zbori la punctul de comandă ? – a întrebat brusc mareşalul.

— Imediat după ce vă însoțesc pe dumneavoastră.

— Vreau să văd şi celelalte regimente – a spus A.A. Novikov. La punctul de comandă vei pleca mîine dimineață pe la opt-nouă. Eu voi veni mai tîrziu. Nu comunica nimic despre venirea mea. E clar ?

— Totul va fi cum s-a comandat !

Apoi l-am însoțit pe mareşalul de aviație la Regimentul 42 aviație de vînătoare. După ce i-am raportat despre activitatea de luptă a acestui regiment cu merite deosebite, mareşalul m-a întrebat:

— Cum se descurcă comandantul regimentului ?

— I-am relatat amănunțit şi cu mare plăcere despre Fiodor Ivanovici Şinkarenko, primul meu comandant în 1941; i-am spus că, după părerea mea, el poate fi un bun comandant de divizie.

Apoi mareşalul s-a interesat dacă mai sînt în divizie piloți care au doborît mai mult de zece avioane duşmane. I-am răspuns afirmativ şi i-am spus numele cîtorva oameni, printre care era şi Grigori Gherman.

— Pe cei care merită, propuneți-i pentru acordarea titlului de Erou al Uniunii Sovietice – a ordonat el.

În timpul discuției cu piloții, comandantul aviației le-a cerut părerea despre avionul Iak-9 cu tun de 37 de milimetri; Aprecierile erau pozitive: piloților noştri le plăcea acest aparat. Mareşalul a lăudat personalul de zbor şi a spus că, comandamentul frontului şi cel al Armatei aeriene au avut cuvinte frumoase despre activitatea de luptă a Diviziei 240. Dar imediat generalul I.L. Turkel i-a raportat că în divizie ordinea nu prea e respectată. A trebuit să dau mareşalului explicații detaliate. Toate acestea s-au petrecut în prezența piloților, care au confirmat justețea metodei de serviciu practicată de noi. Concluzia lui A A. Novikov a fost pentru noi o surpriză plăcută.

— Dacă pregătirea pentru zbor este asigurată, acest sistem se justifică şi trebuie să ne gîndim cum să-l generalizăm în celelalte mari unități de aviație de vînătoare – a conchis el.

Cînd mareşalul se afla încă în divizie, de la punctul de control s-a primit semnalul de decolare a regimentului cu efectivul complet. Toate escadrilele s-au încadrat în normele stabilite pentru poziția de alarmă nr.1. Aleksandr Aleksandrovici a remarcat pregătirea pentru luptă a regimentului, inițiativa prețioasă de a ține sub observație aerodromurile inamice şi a transmis mulțumiri întregului personal navigant al diviziei.

A doua zi mă aflam la doi kilometri de linia frontului, la punctul de comandă al diviziei şi conduceam acțiunile de luptă ale vînătorilor mei, cînd mi s-a transmis de la statul major al Armatei aeriene că A.A. Novikov se îndreaptă spre noi. După cîtva timp am văzut trei Willis-uri ce se apropiau. Cînd mareşalul şi persoanele ce-l însoțeau au ieşit din maşină şi eu am pornit în întîmpinarea lor a început un intens tir de artilerie; toți s-au trîntit la pămînt în jurul maşinilor.

Tirul a durat 15 minute; cînd m-am apropiat de maşini tabloul nu era prea atrăgător: toți erau uzi, murdari de noroi, un şofer uşor rănit. Scuturîndu-şi mantaua, mareşalul a

ascultat raportul meu şi a zîmbit:

— Nu-l prea întîmpini politicos pe comandantul F.M.A... După o pauză, a adăugat: Nu-i nimic... Se poate şi mai rău.

Imediat după sosirea noastră la punctul de comandă cercetaşii aerieni au transmis prin radio că de pe aerodromul Şatalovo a decolat un grup de 45–50 de bombardiere inamice. După puțin timp aceste informații au fost confirmate de stația de radiolocație.

Am ridicat în aer şase escadrile. La o înălțime de 2 500–3 000 de metri, chiar deasupra punctului de comandă avioanele noastre de vînătoare au angajat lupta. În cădere bombardierele germane ardeau. În văzul tuturor un pilot de-al nostru a doborît două aparate inamice. Tabloul era impresionant.

În total hitleriştii au pierdut în această luptă şapte avioane. Fireşte, bombardamentul a fost zădărnicit, iar grupul împrăştiat.

A.A. Novikov a cerut să i se comunice numele pilotului care doborîse cele două avioane. Era locotenentul Grigori Gherman, locțiitorul unei escadrile din Regimentul 42 de vînătoare.

După cîteva zile, la 28 septembrie 1943, a fost publicat un decret al Prezidiului Sovietului Suprem al U.R.S.S. prin care se conferea titlul de Erou al Uniunii Sovietice lui Grigori Ivanovici Gherman şi mie.

Lupta înverşunată la sol s-a încheiat printr-o rupere a apărării duşmanului pe direcția principală. Piloții diviziei acoperiseră formațiile de luptă ale marilor unități aflate în ofensivă, iar Regimentul 900 însoțise avioanele de asalt.

Lupte puternice s-au dat pe căile de acces spre Duhovşcina. Aici trupele noastre au fost oprite temporar. În acele zile linia frontului urma cursul unui pîrîu. De partea duşmanului malul era abrupt, pe coastă se vedea un sat din care rămăseseră doar cinci-şase case şi magazii. De la noi spre rîu cobora un cîmp întins. Inamicul urmărea foarte bine orice mişcare a noastră. Dincolo de cîmp se afla o pădure de pini; la marginea din stînga a ei era un cimitir vechi, în care

crescuseră mulți pomi şi arbuşti. Acolo, în pădurea de pini îşi stabilise punctul de plecare o brigadă de tancuri.

Linia de apărare a duşmanului de pe malul drept, abrupt al pîrîului se formase în cursul retragerii lui. Acesta era un aliniament intermediar tipic, pe care hitleriştii reuşiseră să se întărească întrucîtva. Sub raport genistic el nu era constituit cum trebuie, de aceea succesul loviturilor care urmau să se aplice germanilor în acest sector nu era pus la îndoială de nimeni. Divizia 240 de aviație primise misiunea de a acoperi din aer unitățile sovietice care înaintau, în special în momentul intrării în ruptură a brigăzii de tancuri.

Am instalat punctul de comandă la marginea cimitirului. De aici se puteau ține sub observație cîmpul, pîrîul, malul drept abrupt şi rămăşițele satului. Slabilisem o legătură directă cu o divizie de infanterie din componența Armatei 39 care acționa pe această direcție. Acoperind în mod corespunzător trupele printr-o patrulare continuă a avioanelor noastre de vînătoare, aşteptam începutul ofensivei.

La ora stabilită, după o pregătire de artilerie de 15–20 de minute, tancurile şi infanteria au pornit la atac. Tancurile ieşeau la marginea pădurii în valuri de cîte 10–12 maşini. Mi se părea că totul decurge normal. Se trăgea de ambele părți. Unele case şi magazii de pe malul unde se aflau germanii ardeau.

Cînd primul grup de tancuri s-a apropiat la 400–500 de metri de pîrîu, de pe malul celălalt, de după case şi adăposturi au apărut 6–7 autotunuri „Ferdinand” de ultimul tip şi au deschis focul.

Întreaga desfăşurare ulterioară a luptei am urmărit-o cu mare emoție şi îngrijorare. Cînd două-trei T-34 au luat foc, iar altele se opriseră, fiind avariate, ne aşteptam ca tanchiştii noştri să-şi concentreze focul asupra „Ferdinanzilor” şi să-i distrugă. Dar maşinile din valul al doilea au continuat să înainteze, ocolind T-34 care ardeau, şi au nimerit şi ele sub focul autotunurilor. Manevrînd, acestea din urmă au continuat focul lor eficace şi în curînd numărul tancurilor incendiate şi avariate a crescut considerabil. Numai atunci

cîteva maşini de-ale noastre s-au oprit şi au început duelul cu „Ferdinanzii”. Rezultatul nu a întîrziat: trei autotunuri au fost distruse. Dar acest lucru s-a produs cu întîrziere. Pîrîul a fost atins doar de trei sau patru tancuri şi atacul a eşuat.

Aviatorii nu aveau prea des prilejul de a urmări atacuri cu tancuri cu ochii unui observator terestru. Ceea ce am văzut acolo, lîngă Duhovşcina, ne-a cutremurat. Dar aceasta nu era nici pe departe totul.

Cînd s-a întunecat, de după pădure au început să tragă katiuşele şi artileria. Tabloul era impresionant şi a avut darul de a ne mai ameliora întrucîtva starea de spirit. Comandantul diviziei de infanterie, al cărui punct de comandă se afla în spate, după pădure, la vreo trei-patru kilometri de punctul nostru, mi-a comunicat că a doua zi, după o pregătire de artilerie mai susținută şi după un bombardament al aviației divizia sa va continua înaintarea. L-am rugat să mă prevină dacă în cursul nopții se va schimba ceva. Mi-a promis. După ce am verificat comunicațiile şi i-am prevenit pe toți în legătură cu faptul că duşmanul e aproape, am cinat şi m-am dus la culcare; întrucît nopțile deveniseră mai reci, m-am băgat în sacul de dormit.

În zori ofițerul de serviciu m-a trezit şi mi-a raportat că în cursul nopții, fără nici o pregătire de artilerie, inamicul a contraatacat pe neaşteptate, a împins unitățile diviziei de infanterie dincolo de pădure şi s-a retras rapid. De la punctul de comandă al infanteriştilor n-a sunat nimeni. Nici unul dintre oamenii noştri nu a înțeles nimic: au auzit un schimb de focuri, care a început şi s-a încheiat brusc; au decis că acesta este un fapt obişnuit. Nici măcar nu s-au gîndit să mă trezească. Numai atunci cînd, după ce a împins unitățile noastre, inamicul a început să se retragă, cînd santinelele, care păzeau punctul nostru de comandă au auzit în apropiere un grai străin, acestea au raportat ofițerului de serviciu. Cu precauție, fără să facă zgomot, acesta a verificat raportul soldaților şi s-a convins că inamicul este foarte aproape. Dar germanii au ocolit cimitirul, nici unul nu a trecut pe acolo. Nu e greu de imaginat ce se întîmpla dacă

dădeau peste punctul nostru de comandă: ne ucideau pe toți ca pe nişte potîrnichi sau, mai rău, ne luau prizonieri. Ofițerul de serviciu a adus imediat în stare de luptă subunitatea de pază, dar pe cei ce dormeau nu i-a sculat, pentru ca nu cumva vreun somnoros să facă zgomot sau să intre în panică. Desigur, în situația dată a procedat corect.

După ce am ascultat acest raport fantastic am întrebat:

— E adevărat că nu a telefonat nimeni din divizia de infanterie ?

— Absolut exact. Nu a sunat nimeni, nu ne-a prevenit nimeni, nici acum nu avem legătura cu ei – mi-a răspuns el.

Desigur, l-am mustrat aspru pentru că nu m-a trezit şi nu a raportat cum se cuvine. Aceasta echivala cu neîndeplinirea unui ordin. De data aceasta a avut noroc. Întîmplarea a jucat un rol esențial.

În ceea ce-l priveşte pe comandantul diviziei de infanterie, acesta nu a catadicsit nici măcar să se justifice. Zîmbind a spus despre contraatacul german că a fost atît de neaşteptat, „aşa cum se întîmplă în război”, încît ei, infanteriştii, au uitat de tovarăşii lor de luptă. Pe scurt, am înțeles că poate exista şi o asemenea „cooperare”.

Datorită contraatacului lor eficace germanii au cîştigat timp şi s-au retras în linişte pe poziții mai avantajoase.

În cazul dat, referirile comandantului diviziei de infanterie la vicisitudinile vieții de front nu le-am putut accepta: de obicei învinge acela care ştie să lupte, ştie să organizeze şi să sprijine cooperarea.

În septembrie, deci, am fost martor şi chiar participant activ la această întîmplare izolată. În ansamblu, trupele frontului înaintau cu succes. La 19 septembrie a fost ruptă ultima linie de apărare puternic întărită a inamicului din fața Duhovşcinei şi după un asalt energic oraşul a fost eliberat. În aceleaşi zile marile unități ale Frontului de Vest, vecin, au pus stăpînire pe un important punct de sprijin pentru căile de acces spre Smolensk – oraşul şi stația de cale ferată Iarțevo. Drumul spre Smolensk era deschis.

Personalul diviziei noastre a primit cu multă bucurie mulțumirile Comandantului suprem. Aproape trei săptămîni

am desfăşurat lupte intense pe această direcţie, am repurtat multe victorii. Am înregistrat, însă, şi pierderi grele. Au pierit 32 de piloţi; printre ei şi minunatul vînător, comandantul Regimentului 86 aviaţie de gardă, locotenent-colonelul S.N. Naidenov.

În total, în luptele pentru Duhovşcina piloţii diviziei au efectuat 1 784 zboruri-avioane. Au doborît 155 avioane ale inamicului: 58 de bombardiere şi 97 de avioane de vînătoare. Divizia a pierdut 49 de aparate.

Din această luptă, divizia, peste jumătate din efectivul căreia era alcătuit din aviatori tineri fără multă experienţă, a ieşit, în pofida pierderilor însemnate, o mare unitate puternică şi unită, capabilă să îndeplinească cu succes misiuni de luptă oricît de complicate. Într-un timp scurt peste o sută de persoane au primit înalte distincţii ale patriei.

OPERAŢIA DE LA NEVEL

În ultima săptămînă a lui septembrie regimentele diviziei noastre s-au mutat pe alte aerodromuri. Conducerea marii unităţi şi forţele sale principale au fost concentrate lîngă localitatea Hodatkovo. Redislocarea diviziei pe o nouă direcţie însemna că acum ea va fi desfăşurată pe direcţia vest; Divizia 240 acoperea aripa dreaptă a frontului, în componenţa căreia acţionau armatele 3 şi 4 de izbire. Ele erau orientate spre un sector de apărare bine întărit al inamicului, cu dispozitivul central defensiv – oraşul Nevel.

Înainte de începerea operaţiei de la Nevel, comandanţii de mari unităţi au fost detaliat informaţi la statul major al frontului despre direcţiile loviturilor, principală, complementară şi de distrugere, despre misiunile partizanilor care acţionau în spatele inamicului. În linii mari au fost schiţate şi sarcinile aviaţiei. Ulterior ele au fost concretizate şi precizate în detaliu la statul major al Armatei aeriene de către generalul N.P. Dagaev – un om inteligent, excepţional pregătit, foarte principial şi corect. Chiar şi în perioadele cele

mai tensionate ale vieții noastre de front el acționa calm, fără să se agite, ştia să inculce subalternilor optimism şi încredere în sine; şi noi ne străduiam să practicăm acest stil.

Ne aşteptau lupte grele. A sparge apărarea duşmană pe direcția Nevel însemna a provoca o ruptură în punctul de joncțiune al marilor grupări inamice „Centru” şi „Nord”, ceea ce, în caz de reuşită, excludea posibilitatea unor manevre cu mari unități între aceste grupări. Şi inamicul realiza perfect situația. Direcția Nevel căpătase, deci, o importanță strategică. De aceea principala fîşie a apărării duşmane, cu o întindere relativ mică (circa 40 de kilometri), avea cîteva aliniamente bine pregătite. În această zonă terenul oferea anumite avantaje părții care se apăra. Erau puține drumurile bune. Lacurile, bălțile şi pădurile limitau posibilitățile marilor unități mobile de a manevra. Toate direcțiile expuse atacului cu tancuri, drumurile şi accesele spre dispozitivele rezistenței hitleriştilor erau puternic minate, acoperite de o artilerie amplasată pe poziții bine amenajate. Comandamentul german era convins de invulnerabilitatea apărării sale.

Comandamentul frontului de la Kalinin a stabilit ca lovitura principală să fie dată de Armata 3 de izbire a generalului K.N. Galițki în zona cea mai puțin accesibilă, cu multe păduri, lacuri şi bălți, acolo unde germanii se aşteptau cel mai puțin. Trupele acestei armate au desfăşurat o vastă activitate de pregătire. Marile unități de tancuri şi infanterie, aviația s-au regrupat şi concentrat în ascuns.

Armata 3 de izbire urma să pună stăpînire pe dispozitivul central defensiv – oraşul Nevel – şi astfel să contribuie la dezvoltarea succesului Armatei 4 de izbire care trebuia să înainteze mai la sud, pe direcția Vitebsk. Aceasta era situația generală în sectorul nostru de front la sfîrşitul lui septembrie.

Mareşalul de aviație A.A. Novikov nu şi-a uitat promisiunea. Curînd în divizie a apărut noul meu locțiitor, devenit curînd cel mai apropiat ajutor de luptă, Aleksei Stepanovici Egorov, pe care-l cunoşteam bine de pe Frontul Leningradului unde comandase Regimentul 156 aviație de vînătoare. La flancul stîng al frontului, pe direcția de acțiune

a armatelor 43 şi 39 am organizat un punct de dirijare auxiliar şi am creat acolo o grupă operativă condusă de A.S. Egorov.

În ultimele zile ale lui septembrie, cînd se desfăşura redislocarea diviziei, comandantul Armatei aeriene mi-a ordonat să selectez 20 de piloți bine pregătiți pentru a aduce de lîngă Moscova noi avioane Iak-9. Cu aceste aparate ne completam parcul după pierderile înregistrate în luptele din septembrie. Urma să mă ocup personal de recepționarea, încercarea şi organizarea aducerii avioanelor. În felul acesta, într-un mod cu totul neaşteptat, m-am aflat la Moscova la sfîrşitul lui septembrie.

În grupul nostru erau 15 dintre cei mai experimentați specialişti ai sectorului tehnic-ingineresc al diviziei. Ei recepționau aparatele, după care piloții le încercau. Această modalitate trebuia să accelereze preluarea avioanelor, dar lucrurile se urneau greu. Cauza era una singură: la fiecare avion se depista cîte un defect de fabricație, pe care trebuia să-l remediem singuri. M-am dus la direcția uzinei şi mi-am exprimat nemulțumirea în legătură cu calitatea montajului. Mă temeam că vor începe să se justifice şi, poate, chiar să şi nege cîte ceva: cui îi place să audă observații puțin măgulitoare la adresa producției sale ? Spre surprinderea mea, m-au ascultat în tăcere, nu au făcut nici cea mai mică tentativă de justificare. Apoi inginerul-şef al uzinei, cu un calm dominat de o profundă tristețe, m-a invitat să merg cu el în secția de montaj. Fără să înțeleg prea bine ce putea să schimbe acest lucru, am acceptat.

În secția de montaj lucrau femei şi adolescenți. Fețele lor erau palide, marcate de munca de multe ceasuri, de suprasolicitare, de surmenaj, de alimentația insuficientă. Fireşte, mulți aveau şi calificare redusă, iar adolescenții nici măcar atît. Am văzut fețe de copii cu care contrasta puternic expresia ochilor: privirea puştilor era aceea a unor oameni maturi, care înțelegeau bine importanța muncii ce o efectuau. În mare măsură forța noastră pe front se sprijinea pe aceşti umeri firavi. După mulți ani îmi amintesc de vizita făcută la uzina de avioane ca de un vis urît. Dar atunci

aceasta era o realitate. Fireşte, după cele văzute, nu am mai emis nici o pretenţie. Tehnicienii noştri au remediat defectele şi au adus aparatele în stare de funcţionare.

Folosind puţinul timp liber pe care l-am avut m-am dus la statul major al F.M.A., am trecut pe la Direcţia Aviaţiei de Vînătoare unde am raportat despre felul cum luptă divizia, am relevat calităţile excelente de zbor şi tactice ale avionului Iak-9 şi armamentul lui eficace, am relatat despre felul cum acestea s-au reflectat în tactica luptei aeriene. Acolo mi-au comunicat rugămintea lucrătorilor de la Direcţia Politică a F.M.A. de a trece pe la ei. La Direcţia Politică ofiţerii mi-au spus că divizia noastră va fi patronată de Direcţia Generală a Rezervelor de Muncă de pe lîngă Consiliul Comisarilor Poporului al U.R. S.S. Ea îşi avea sediul la parterul clădirii Magazinului Universal de Stat din Piaţa Roşie. Am făcut cunoştinţă cu şeful acestei direcţii generale, Piotr Gheorghievici Moskatov – un om inteligent, deschis şi binevoitor. Mi-a povestit multe lucruri interesante despre sistemul rezervelor de muncă, m-a rugat să le spun celor din divizia noastră ca atunci cînd vin la Moscova să treacă şi pe la ei. Am convenit să primim pe front în Divizia 240 o delegaţie a rezervelor de muncă. Pentru a face parte din aceasta se organizase un concurs: elevii trebuiau să aibă rezultate excelente în îndeplinirea comenzilor frontului, la învăţătură şi disciplină, în activitatea obştească. Am aflat că din economiile personale ale elevilor şi ale lucrătorilor din acest domeniu au fost achiziţionate zece avioane de luptă, care vor fi predate de către delegaţie celui mai bun regiment şi celei mai bune escadrile ale diviziei.

În ajunul plecării noastre pe front, în Sala Coloanelor a Casei Sindicatelor a avut loc o şedinţă festivă consacrată aniversării a trei ani de la crearea organizaţiei rezervelor de muncă. Grupul nostru a primit o invitaţie şi ne-am dus cu toţii – 30 de piloţi şi tehnicieni. Nu aveam uniforme noi, aşa că băieţii au mers în tunicile vechi şi uzate pe care străluceau sărbătoreşte ordine şi medalii primite recent. În fostul sediu al adunării nobililor piloţii şi tehnicienii încercau o oarecare stinghereală. Ne-au invitat într-o lojă. La

începutul şedinţei preşedintele P.G. Moskatov a anunţat că în sală se află piloţi şi tehnicieni ai diviziei patronate, veniţi de pe front. Au răsunat ovaţii. Întreaga asistenţă s-a ridicat în picioare şi i-a salutat pe băieţii noştri. Nimeni dintre noi nu s-a aşteptat la această primire, ea ne-a mişcat pînă la lacrimi.

Prietenia noastră cu elevii din rezervele de muncă, începută în toamna anului 1943, are o istorie îndelungată şi interesantă. Şi astăzi veteranii Diviziei 240 sînt oaspeţi doriţi în multe şcoli profesionale-tehnice, iar în Şcoala tehnică nr. 30 a fost creat un muzeu al victoriosului drum de luptă al marii unităţi.

Plecarea noastră pe front era planificată pentru 3 octombrie 1943. Aparatele fuseseră recepţionate şi probate. Ne aşteptau lupte grele.

La 3 octombrie timpul era nefavorabil. În pofida nebulozităţii joase, grupul nostru a ajuns cu bine pe front. Am sosit chiar la începutul operaţiei. Acum divizia avea 87 de avioane.

În ajunul sosirii noastre, armatele 43 şi 39 de la flancul stîng al frontului au executat o lovitură de distragere la vest şi, după patru zile de luptă, au intrat pe teritoriul Bielorusiei. Această lovitură şi-a atins ţinta: ea a distras atenţia comandantului german de la sectorul Nevel. După o pregătire de artilerie şi de aviaţie trupele armatelor 3 şi 4 de izbire au luat cu asalt fortificaţiile duşmanului, care acopereau Nevelul şi spre sfîrşitul zilei au lărgit frontul rupturii la 16 kilometri şi au înaintat 8–10 kilometri.

Începînd din dimineaţa zilei de 7 octombrie inamicul a făcut încercări disperate de a opri înaintarea noastră, aruncînd în luptă rezerve ale trupelor de uscat şi ale aviaţiei. Hitleriştii încercau în grupuri de 20–40 de avioane să bombardeze formaţiile de luptă ale unităţilor ce înaintau, rezervele ce veneau spre liniile înaintate, precum şi poziţiile artileriei. Dar duşmanul nu putea să lichideze breşa făcută în sistemul lui defensiv de armatele sovietice. Şi atunci, pentru salvarea situaţiei din sectorul Nevel, la ordinul lui Göring a fost adusă aici suplimentar întreaga Flotă 6 aeriană

germană. Situația din aer a devenit extrem de grea, personalul navigant era la capătul puterilor. Dar hitleriştii nu au putut nici de data aceasta să oprească înaintarea armatelor noastre.

În ziua începerii ofensivei asupra Nevelului am primit ziarul frontului, în care, sub titlul: „Un erou: pilotul de vînătoare Grigori Gherman", era inserat un material despre colegul nostru. Reporterul descria detaliat cîteva lupte la care participase Grigori. Apropo, după lupta din septembrie, în care sub privirile mareşalului de aviație A.A. Novikov el doborîse două bombardiere, a doua zi a distrus încă două Junkers-uri şi un Focke. În total, în toamna lui '43, locțiitorul comandantului de escadrilă avea la activul său 21 de avioane trimise la sol.

Trebuie spus că presa frontului nu-i uita pe aviatorii noştri. Ea a scris despre A.N. Derkaci, I.K. Somov; P.K. Lobas, M.F. Manulin, A.M. Legciakov, A.V. Osipov, G.R. Dalinin, P.P. Prosianik şi despre mulți alții. Trecuse doar o lună de cînd divizia noastră se afla pe acest front, şi în acest timp luptătorii aerieni ai marii unități cîştigaseră o largă notorietate şi o faimă justificată. La începutul lui octombrie numele lor aveau rezonanța numelor unor veterani ai frontului de la Kalinin.

Cînd la 6 octombrie trupele noastre au rupt apărarea inamicului lîngă Nevel, ele nu au întîmpinat o rezistență prea mare din partea inamicului. Dar, în dimineața zilei de 7 octombrie, după ce duşmanul şi-a revenit în urma şocului suferit, el a adus rezerve şi a început să se apere cu îndîrjire.

Timp de o săptămînă aviatorii noştri au acționat într-o tensiune imensă. Circa 300 de avioane (170 Junkers-uri şi Heinckel-uri şi 100 avioane de vînătoare din escadra „Melders") au fost aruncate de inamic în luptă pentru a ne opri înaintarea pe direcția Nevel. Dacă ținem seama de faptul că fîşia lui era îngustă – aproximativ 40 de kilometri pe întregul front – ne putem imagina ce situație complexă se crease deasupra cîmpului de luptă. Deosebit de grea a fost pentru noi ziua de 7 octombrie. În acea zi bombardierele şi avioanele de asalt ale inamicului au zburat fără încetare spre

linia frontului. Pentru a asigura o patrulare continuă am fost nevoiți să acționăm cu grupuri mici – escadrile şi patrule. Piloții desfăşurau lupte, aterizau, alimentau repede aparatele, îşi completau unitățile de foc, decolau şi intrau iarăşi în luptă; şi tot aşa pînă la lăsarea serii. Superiorității numerice a inamicului vînătorii noştri îi opuneau maturitatea lor de luptă, o înaltă măiestrie, tenacitate şi o forță morală de neînvins. De pildă, numai într-o singură luptă din această zi o escadrilă din Regimentul 900, condusă de locotenentul Gheorghi Lisețki, a atacat o coloană inamică de 40 de bombardiere şi în decurs de 9–12 minute a lovit zece dintre ele şi două avioane de vînătoare de însoțire. Această luptă s-a desfăşurat deasupra capetelor infanteriştilor care luau cu asalt Nevelul. Imaginea avioanelor germane doborîte a contribuit mult la creşterea moralului ostaşilor care-l asediau pe duşman.

În altă luptă aeriană din aceeaşi zi o escadrilă din Regimentul 86 de gardă, de sub comanda locotenentului major S.I. Kokoşkin, a atacat 20 bombardiere germane care zburau sub acoperirea a opt avioane de vînătoare. Piloții noştri au incendiat patru Heinckel-uri şi două Focke-uri. Escadrila nu a avut pierderi.

Din însemnările tovarăşului meu de luptă Aleksandr Legciakov, pilot în Regimentul 42 de vînătoare, cititorul îşi poate da seama de atmosfera ce domnea în acele zile: „Două rachete verzi, încă două. Aceasta este comanda pentru decolarea escadrilei. Capul formației noastre de zece aparate este comandantul escadrilei, căpitanul N.V. Tihonov. Eu conduc o patrulă. În apropierea liniei frontului luăm legătura cu punctul de dirijare. Se văd deja trei grupuri de zece Junkers-uri, iar în jurul lor se învîrtesc avioanele de vînătoare germane. Misiunea e foarte clară: loviți bombardierele. Se aude comanda lui Tihonov; pornim cu toată viteza în întîmpinarea duşmanului. Messerschmitt-urile se avîntă. Manevra lor este clară: vor să ne antreneze în luptă pentru a lăsa Junkers-urile să bombardeze ochit.

În căşti aud vocea capului de formație:

— La atac !

Comanda se aude în momentul în care patrula se îndreaptă spre avioanele de vînătoare germane pentru un atac frontal.

Văd cum comandantul escadrilei şi coechipierul lui încep să facă un viraj. Germanii nu primesc provocarea şi ţîşnesc în sus. Acum urmează un viraj brusc asupra Junkers-urilor. Capul lor de formaţie arde deja. Se pare că aceasta este opera lui Tihonov. Tirul perechii mele incendiază bombardierul din extrema dreaptă.

Avioanele noastre sînt deasupra şi la dreapta. Văd cum din spate asupra perechii lui Tihonov se aruncă patru Messerschmitt-uri. Mie mi-e mai la îndemînă să-i atac. Şi coechipierul meu observă acest lucru. Izolăm Messerschmitt-urile.

În aer este un adevărat carusel. Ai noştri răzbat la bombardiere, respingînd concomitent atacurile forţelor de acoperire. În căşti aud şi aşa ceva:

— Loviţi, fraţilor !

Unul după altul trei avioane grele încep să ardă. Ni se alătură încă şase Iak-uri. Ce s-a ales din ordinea ce domnea în coloana germană ? Unul cîte unul, izolat, bombardierele coboară, virează în direcţii diferite, aruncă încărcătura unde se nimereşte. Acum e greu să alergi după ele. Messerschmitt-urile o şterg cu toată viteza. Nu o treabă noastră să le urmărim; ceea ce era de făcut s-a făcut...”

Acesta este un tablou tipic pentru acele zile. Dar, fireşte, nu toate luptele s-au soldat fără pierderi pentru noi.

Ultima luptă dată de comandantul unei patrule din Regimentul 86 aviaţie de gardă, locotenentul M.F. Manulin, şi de coechipierul lui, Evgheni Kuniţîn, a fost urmărită de la sol de sute de infanterişti.

Această pereche a decolat pentru o vînătoare liberă şi curînd a văzut 16 avioane de asalt F-W-190. Pe acest tip de aparat hitleriştii instalaseră bombe. După ce le lansa, Focke-urile acţionau ca avioane de vînătoare. De data aceasta, cu bombele la bord, ele se apropiau de linia frontului. În zona respectivă se aflau numai Manulin şi Kuniţîn. Perechea a atacat imediat aparatele F-W-190. Fără să ajungă la obiectiv,

hitleriştii s-au eliberat de încărcătură şi în cîteva secunde formaţia lor fi fost destrămată. Dar, văzînd că sînt atacaţi de numai două avioane sovietice de vînătoare, piloţii germani şi-au revenit şi s-au năpustit cu toţii asupra aviatorilor noştri.

Aceasta a fost o luptă tragică şi eroică. După ce au destrămat formaţia iniţială de luptă a Focke-urilor, obligîndu-le să arunce bombele la întîmplare, luptătorii noştri îşi îndepliniseră misiunea şi puteau să iasă din luptă: avioanele de vînătoare duşmane nu mai reprezentau nici un pericol pentru trupele terestre. Dar perechea noastră a primit lupta cu aproape 20 de avioane de vînătoare duşmane. Bine acoperit de coechipierul lui, Mitrofan Manulin a executat trei atacuri rapide şi a doborît la rînd trei Focke-Wulf-uri ! El s-a bătut pînă a epuizat întreaga unitate de foc. Dar nici după acest moment el nu a încercat, acoperit de prietenul lui, să iasă din luptă, ci i-a transmis prin radio acestuia: „Treci înainte şi atacă ! Eu te acopăr !” Kuniţîn a doborît un al patrulea Focke. Dar în acest timp Manulin, rămas fără muniţie, a fost atacat şi doborît. Rămas singur, Evgheni nu a putut ieşi din luptă. Aceasta ar fi fost cea mai raţională soluţie în situaţia dată, dar Focke-urile i-au înconjurat Iak-ul din toate părţile. Tînărul pilot nu a ezitat. În condiţii inimaginabil de grele el a continuat cu o rară tenacitate lupta şi a doborît un al cincilea Focke-Wulf. El a fost învins numai după ce a terminat întreaga unitate de foc. Hitleriştii s-au năpustit asupra lui şi l-au doborît.

Ambii noştri piloţi au fost înmormîntaţi de infanterişti cu toate onorurile ce se cuvin eroilor. După această ultimă luptă activul locotenentului Manulin indica 16 avioane inamice doborîte. Singura greşeală comisă de el în ultimul său zbor a fost faptul că, după ce a întîlnit un grup mare de avioane inamice şi a angajat lupta cu ele, nu a raportat despre situaţia creată la punctul de comandă. Numai atunci cînd, în desfăşurarea luptei, operatorul de serviciu a auzit în eter glasul lui Manulin: „Treci înainte şi atacă ! Eu te acopăr !” a fost imediat dirijat în sectorul respectiv unul din grupurile noastre. Dar era prea tîrziu…

Tot în acele zile a murit şi minunatul pilot, comandantul

de escadrilă din Regimentul 42 de aviație, căpitanul N.V. Tihonov. Post-mortem i s-a decernat titlul de Erou al Uniunii Sovietice. L-am pierdut şi pe excelentul pilot A.I. Kudreavțev. Acesta, pe atunci încă tînăr de tot, doborîse pe frontul de la Leningrad 11 avioane ale duşmanului. Iar în numai trei luni de război acest luptător excepțional de dotat şi de capabil a distrus, ca şi locotenentul Mitrofan Manulin, 16 aparate duşmane.

În toamna lui '43 itinerarele noastre de luptă au fost foarte grele. Am înregistrat multe pierderi. Luptele pentru Nevel, în special cele desfăşurate la 7 octombrie, mi-au rămas în memorie pentru toată viața. În acea zi divizia noastră, 240, a ținut piept forțelor Flotei 6 aeriene a inamicului. Dar pierderile suferite de noi în luptele înverşunate de la sol şi din aer nu au fost inutile. Tentativele tot mai îndîrjite ale duşmanului de a lichida ruptura efectuată de trupele noastre s-au lovit de bărbăția şi dîrzenia ostaşilor sovietici. Spre sfîrşitul zilei de 6 octombrie trupele frontului au eliberat oraşul Nevel – un mare punct de sprijin şi un centru de comunicații important sub raport operativ pe direcția nord-vest. O dată cu luarea Nevelului inamicul a pierdut un sector al căii ferate Leningrad-Nevel-Vitebsk-Orşa-Moghilev, care îi permisese pînă acum să manevreze rezervele şi să le trimită pe alte direcții. De asemenea, inamicul a pierdut un important nod de şosele şi drumuri pe care se efectua aprovizionarea întregii lui Grupări de Nord.

Popoarele sovietice au primit vestea bună despre una dintre cele mai mari victorii repurtate de Armata Roşie. Împreună cu comunicatul Biroului Informativ Sovietic a fost transmis şi ordinul comandantului suprem în care se dădea o înaltă apreciere activității de luptă a marilor unități ce se distinseseră, inclusiv a diviziei noastre. Ei i s-a acordat numele de onoare de Divizia „Nevel". Trupele care au eliberat Nevelul au fost salutate de Moscova cu 12 salve de artilerie trase de 124 de tunuri. Acest tunet ai victoriei produs de peste 30 de baterii de artilerie însemna atît un omagiu adus memoriei eroilor căzuți, cît şi o cinstire a vitejiei celor vii. Încă doi piloți ai diviziei – Aleksei Nikolaevici Derkaci şi Ivan

Konstantinovici Somov (ambii din Regimentul 86 de gardă) au primit titlul de Erou al Uniunii Sovietice. Zeci de piloți, ingineri, tehnicieni, mecanici, ofițeri din conducerea diviziei au fost decorați cu ordine şi medalii.

Dar luptele înverşunate continuau. Însuflețiți de faptul că divizia primise un nume de onoare, a doua zi piloții au doborît 12 avioane duşmane. Situația rămînea complicată: prin contraatacuri permanente inamicul încerca să scoată din zona Nevelului marile unități ale armatelor 3 şi 4 de izbire. În afară de aviație, hitleriştii au adus pe această direcție o divizie de tancuri şi patru divizii de infanterie din alte grupuri de armate. Dar aceste eforturi nu s-au soldat cu nici un rezultat. Cartierul General al lui Hitler informa cu îngrijorare despre evenimentele de pe direcția Vitebsk. Într-un comunicat oficial al lui se spunea: „Toate luptele de pe Frontul de Est se situează pe planul al doilea în comparație cu bătălia din zona Nevelului”.

La 9 octombrie divizia a trăit un eveniment plăcut: prin Ordinul nr.243 al comisarului poporului pentru apărare Regimentul 42 aviație de vînătoare era transformat în Regimentul 133 de gardă. Acest fapt m-a bucurat foarte mult: în acest regiment am început să lupt în iulie 1941.

Luptele în aer continuau. Inamicul a adus unități de aviație proaspete. Dar piloții noştri se simțeau stăpîni pe cer şi amplificau permanent forța loviturilor.

Odată escadrila locotenentului major Gheorghi Danilin a decolat pentru a intercepta un grup de avioane germane. De liniile înaintate se apropiau 40 de bombardiere Ju-87 şi Do-215. Circa 20 de Focke-uri le păzeau, zburînd mai jos; numai o parte din forțe încheiau ultimul eşalon. Piloții noştri au înțeles repede tactica germanilor: „ascunzînd” avioanele de vînătoare sub cele de bombardament, ei voiau să se arunce asupra Iak-urilor noastre atunci cînd acestea vor ieşi din picaj după ce vor fi tras în bombardiere. După ce capul de formație a raportat despre numărul avioanelor inamicului, am ridicat în aer încă două escadrile. Între timp în eter a răsunat comanda lui Gheorghi Danilin: „Atacăm ! Zburați cît mai strîns ! După primul atac, grupul de acoperire va angaja

lupta cu avioanele de vînătoare inamice !”

Danilin l-a atacat pe capul de formație aflat pe un Dornier şi de la o distanță de 100 de metri l-a doborît cu un proiectil de tun. Locotenentul A.I. Kojanov, care îl urma pe Danilin, a incendiat avionul vecin. În acest timp piloții N.S. Serikov şi I.F. Vasilisin desfăşurau o luptă grea cu Junkers-urile. Serikov s-a năpustit în mijlocul formației şi a destrămat-o. Ambii piloți au doborît cîte un Ju-87. În momentul ieşirii din picaj Serikov a fost atacat de patru Focke-uri. Tînărul pilot a dat dovadă de o înaltă măiestrie şi a doborît un F-W-190. În pofida tinereții lui, N.S. Serikov era un luptător puternic, de perspectivă. În decurs de patru zile el a doborît deasupra Nevelului patru hitlerişti. În această luptă escadrila lui Gheorghi Danilin a distrus cinci avioane ale inamicului. Celelalte au fost nevoite să se întoarcă fără să ajungă la linia frontului. Cînd cele două escadrile ce decolaseră pentru întăriri au ajuns în zona luptei, deasupra liniilor înaintate nu mai era nici un hitlerist. Gheorghi Danilin şi-a adus cu bine grupul pe aerodrom.

În total, în perioada 6–11 octombrie 1943, piloții diviziei au efectuat 1 450 zboruri de luptă şi au doborît 94 de avioane ale inamicului. Pentru a îndeplini misiunile primite am fost nevoiți să executăm cîte 5–7 zboruri pe zi. Aceasta era o sarcină foarte grea, echivalentă cu condițiile luptelor din 1941–1942.

Interesantă este şi următoarea comparație cifrică: în timpul participării diviziei la luptele de pe frontul de la Kalinin, de la începutul lui august pînă la mijlocul lui octombrie 1943, piloții Diviziei 240 au executat 111 lupte în grup. Raportul de forțe a fost aproximativ următorul: au participat 564 avioane sovietice şi 1 125 inamice, din care 642 avioane de bombardament şi 483 de vînătoare. Deci, 2:1 în favoarea inamicului. Cu toate acestea, caracterul luptelor s-a deosebit principial de acela al luptelor desfăşurate de noi în 1941–1942, precum şi în 1943 pe Frontul Leningradului; De data aceasta am practicat o tactică ofensivă, am deținut inițiativa pe care n-am pierdut-o nici un moment. Experiența grea, dar foarte inportantă a luptelor anterioare, precum şi

dotarea marii unități cu o tehnică nouă înzestrată cu armament puternic au permis o creştere a pregătirii ei pentru luptă la un nivel calitativ mai înalt, fapt ce s-a reflectat imediat în rezultatele luptelor.

În mai puțin de o lună piloții noştri au doborît 222 de avioane inamice: 32 He-111, 29 Ju-88, 11 Ju-87, 3 Do-215, 4 Do-217, 1 Henschel-126, 125 F-W-190, 17 Me-109.

În aceeaşi perioadă noi am pierdut 58 de piloți: 14 au murit în luptele aeriene, 44 nu s-au întors din misiunea de luptă. Pierderi de tehnică de luptă: 62 de avioane.

Am reprodus date pînă la mijlocul lunii octombrie, căci la 15 octombrie 1943, printr-un ordin al comandantului Armatei aeriene, Divizia 240 de aviație cu Regimentul 86 vînătoare de gardă şi cu Regimentul 900 de vînătoare îşi încheia activitatea de luptă şi era redislocată pe aerodromul de la Duhovşcina pentru completarea personalului, a părții materiale şi pentru pregătirea personalului de zbor tînăr în vederea operațiilor viitoare.

Regimentul 133 de aviație de gardă era trecut temporar în subordinea operativă a comandantului Diviziei 211 de aviație de asalt şi asigura acțiunile avioanelor de asalt.

În legătură cu schimbarea situației ca urmare a operațiilor încununate de succes şi cu pregătirea unor noi operații ofensive în Pribaltika, la 20 octombrie 1943 frontul de la Kalinin şi-a schimbat numele în Frontul 1 Pribaltika. La 20 noiembrie, în comandamentul lui a intrat generalul de armată Ivan Hristoforovici Bagramian.

Din nou primeam tineret pentru completarea personalului, din nou organizam foarte utilele conferințe tematice în regimente şi la divizie. Aveam de pe acum o imensă şi multilaterală experiență a activității de luptă în diferite condiții şi era absolut necesar să transmitem această experiență scump plătită fiecărui aviator. Divizia îşi păstrase nucleul de luptă. Mulți piloți, cîndva fără experiența luptei, deveniseră acum comandanți maturi şi, alături de veterani, pregăteau cu multă competență tineretul atît sub raport profesional, cît şi moral-psihologic.

În pofida timpului nefavorabil – toamnă tîrzie –, munca de încadrare a piloţilor începători se desfăşura fără incidente şi întreruperi. Chiar şi atunci cînd ne-am aflat în componenţa eşalonului al doilea al aviaţiei frontului, în fiecare regiment, în fiecare zi o escadrilă se afla în stare de pregătire completă de luptă pentru îndeplinirea misiunilor de luptă. În afară de aceasta, aveam sarcina de a asigura paza aerodromurilor noastre şi a celor vecine.

Patriotismul militarilor sovietici se manifesta nu numai în luptele aeriene. Din iniţiativa organizaţiei de Comsomol a Regimentului 900 au fost strînse fonduri pentru copii orfani ai căror taţi au pierit pe fronturile Marelui Război pentru Apărarea Patriei. Această iniţiativă a fost preluată imediat de toate organizaţiile comsomoliste din divizie. Pentru ajutorarea orfanilor aviatorii au strîns o sumă destul de mare. În curînd, pe adresa comitetului de Comsomol al Regimentului 900 a sosit o telegramă: „Transmiteţi comsomoliştilor combatanţi…, care au colectat 110 000 de ruble la fondul de ajutorare a copiilor orfani, salutul meu de luptă şi mulţumirile guvernului U.R.S.S.". Telegrama era semnată de comandantul suprem.

La începutul lui decembrie am primit o delegaţie a rezervelor de muncă. În fruntea delegaţiei, se aflau V.G. Netreba, Erou al Uniunii Sovietice, locţiitorul lui politic, V.S. Golovacev, precum şi M.A. Kondakov şi N.P. Marcenko. Delegaţia a transmis oficial, în cadru festiv avioanele rezervelor de muncă celor mai buni piloţi. Pentru noi şi pentru oaspeţi aceasta a fost o adevărată mare sărbătoare. Fetele şi băieţii care cîştigaseră întrecerea socialistă pentru dreptul de a veni pe front au alcătuit o minunată brigadă artistică, al cărei program – sînt convins – veteranii în viaţă ai diviziei îl ţin minte şi astăzi. Luptătorii noştri au prezentat un raport de luptă în faţa celor ce ne patronau. Rapoartele fuseseră pregătite cu multă responsabilitate: ştiam că raportăm miilor şi miilor de băieţi şi fete care munceau în sistemul rezervelor de muncă. Membrii delegaţiei au întîmpinat cu noi anul nou 1944. Pe toţi oaspeţii i-am plimbat cu avionul U-2. Pentru majoritatea lor acesta a fost

un plăcut botez aerian. Ei locuiau în bordeie şi în colibele rămase întregi împreună cu aviatorii, avînd astfel posibilitatea de a trăi nemijlocit viața noastră cotidiană de aerodrom. Pentru mulți dintre oaspeți această vizită pe front a constituit cea mai vie amintire a acelor ani. Voi reproduce fragmente din amintirile Margaritei Lifanova – pe atunci minunata fetişcană Rita – care acum joacă la teatrul „Leninski Komsomol" şi este artistă emerită a R.S.F.S.R. Amintirile reproduse aici au fost scrise la rugămintea mea. În acea iarnă de război Margarita Lifanova era protagonista brigăzii artistice care a venit la noi în ajunul anului 1944. „În 1943 – îşi aminteşte ea – învățam la o şcoală tehnică a rezervelor de muncă, în care se pregăteau cadre pentru învățămîntul profesional şi participam la mişcarea de artişti amatori. Printre noi erau excelenți cîntăreți, dansatori, excepționali gimnaşti-acrobați, muzicanți şi chiar poeți. Mulți erau orfani. Ne hrăneau, ne îmbrăcau, ne instruiau, ne pregăteau pentru viață. Cu banii cîştigați de elevii rezervelor de muncă se achiziționau avioane, tancuri, şalupe, iar ostaşii ce luptau pe ele erau patronați de aceştia. Noi patronam Divizia 240 de aviație de vînătoare, la care ne-am şi dus în vizită pe front.

Era iarnă. Brigada artistică era alcătuită din cei mai buni interpreți. Doamne, cît ne mai frămîntam, cît de mult voiam să mergem pe front ! Şi iată-mă printre fericiți ! Am luat haine călduroase. A sosit un autocamion acoperit şi am plecat.

Era frig – sfîrşitul lui decembrie 1943. Nu ştiam încotro mergem: «în punctul N». Am trecut prin oraşe şi sate unde recent se dăduseră lupte. Pentru prima oară vedeam ce distrugeri au provocat războiul, fascismul. Sate în care rămăseseră din loc în loc doar hornuri de sobe; cînd ne apropiam oamenii apăreau din bordeie sau pivnițe. Copii, femei, bătrîni... Nu se plîngeau. Se bucurau că ocupanții fuseseră izgoniți. Viazma, Smolensk – mormane de ruine, oamenii trăiau în rămăşițe de case...

Am sosit seara. Ne-am dus în baie (aşa era obiceiul). Aceasta era un bordei cu o sobiță, cu butoaie cu apă

fierbinte, şi rece şi căuşe. Ne-au cazat tot în bordeie. Se apropia anul nou, 1944; ne pregăteam pentru spectacole.

Privesc fotografii: iată-l pe Volodia Maşkov, cînta şi interpreta cîntece la acordeon, era proferatul publicului ! Liuba Latkova dansa cu multă virtuozitate ceciotka (un dans la modă pe atunci); ne rugam cu toții de ea să ne învețe şi pe noi. Iat-o şi pe Liuba Şevcenko, o fată cu lungi plete blonde care interpreta minunat cîntece ucrainiene. A cucerit un aviator (nu-mi amintesc numele de familie, i se spunea Vasia), au corespondat şi după război s-au căsătorit. În fotografia unde sîntem lîngă avionul U-2, pe care ne-au «botezat», ei sînt alături unul de celălalt. Şi eu am vrut să zbor, a fost primul zbor cu avionul din viața mea. Eram atît de entuziasmată, încît pilotul s-a decis să-mi arate ce înseamnă un «gol de aer» şi atunci m-am potolit imediat... La divizie ne-au dat lucruri groase, mie mi-a revenit o pereche de cizme din pîslă, în care înotam, şi o căciulă călduroasă. Ne-am cunoscut cu toții. Aviatorii erau băieți puțin mai mari ca noi – între 18 şi 21 de ani. Comandantul de divizie, încă de atunci Erou al Uniunii Sovietice, ni se părea bătrîn – avea 30 de ani ! Aceştia erau flăcăi minunați, neînfricați, cutezători. Pe avioanele lor erau desenate stele. Numărul stelelor însemna numărul avioanelor doborîte de pilotul respectiv. Printre ei se aflau şi unii care se năpustiseră cu avionul lor asupra avionului inamic; ei erau răniți, aveau cicatrice, erau pansați – se întorseseră din spitale în regimentele lor. Mergeau în cer şi nu întotdeauna se întorceau toți... Piloții ascundeau de noi pierderea colegilor lor, dar ghiceam pe fețele lor că-i plîngeau şi-i regretau. Şi atunci m-am gîndit: ce rost au spectacolele ? Ce le trebuie lor acum spectacole ? Dar ni s-a spus că, dacă sîntem artişti, trebuie să ştim să ne stăpînim. Şi în ajunul anului nou a avut loc un spectacol ! Nimeni nu părăsea scena imediat, toți am fost bisați. Eram fericiți.

Despărțirea a fost grea. Ne-am urat victorie, fericire şi întoarcerea acasă...”.

Am mai primit o delegație. Aceasta s-a întîmplat la sfîrşitul lunii aprilie – începutul lunii mai 1944. Era o

delegație puțin numeroasă, dar deosebit de importantă pentru noi. Era condusă de Vera Grigorievna Emelianova. În divizie a fost adus Drapelul Roşu transmisibil al rezervelor de muncă; el era înmînat celui mai bun regiment, după efectuarea bilanțului fiecărei operații importante. Pentru prima oară delegația celor ce ne patrona l-a înmînat Regimentului 86 de vînătoare de gardă, care, după moartea lui S.N. Naidenov era comandat de locotenent-colonelul V.A. Cisteakov. Drapelul a fost primit de Eroul Uniunii Sovietice, Aleksei Nikolaevici Derkaci, comandantul celei mai bune escadrile a regimentului, care înainte primise cele zece aparate de luptă construite cu fondurile colectate de la elevii rezervelor de muncă. Iată ce-şi aminteşte Vera Grigorievna Emelianova, care a lucrat mulți ani în acest domeniu:

„... Am decolat noaptea. Pe aerodrom ne-au întîmpinat doi piloți. Calmi, amabili, zîmbitori, ei ne-au înconjurat cu multă afecțiune. Ne-au spus că o să zburăm în două avioane. Într-un avion, eram eu cu drapelul, în celălalt băieții. Acest fapt m-a descumpănit, căci eu răspundeam de copii. Dar aşa se stabilise, şi copiii de-abia aşteptau să se vadă în avion... Am urcat pe dibuite în avion şi m-am aşezat cumva. Zburăm. Deşi cerul se lumina des din cauza exploziilor, nu puteam zări celălalt avion care mergea în urma noastră. După cum mi se părea atunci zburam cel puțin straniu: ba ne ridicam sus de tot, ba coboram atît de jos, încît puteam atinge vîrfurile copacilor. Gloanțele trasoare brăzdau cerul. Pe neaşteptate, avionul a aterizat, iar pilotul mi-a strigat: «Săriți !» Unde să sări, cînd nici nu puteam să mă mişc; în avion era frig şi eu înțepenisem de-a binelea. M-am rostogolit cumva din avion, am ajuns jos şi i-am văzut imediat pe copii; ne-am îmbrățişat. Dar piloții ne grăbeau, ne-au indicat locul şi au strigat: «Culcat !» Ne-am aruncat la pămînt. Undeva se auzea cum explodau bombele, dar noi stăteam liniştiți şi chiar începusem să moțăim. A început să se lumineze, încet-încet ne-am întors cu fața-n sus şi, fără să ridicăm capetele, ne-am uitat unul la altul; am izbucnit în hohote de rîs: unul avea nasul acoperit cu pămînt, altul obrazul, un al treilea avea toată fața murdară, iar eu, spuneau băieții, eram verde-

maronie.

Îmi amintesc cum încercam să ridic puțin capul şi să privesc în jur: eram în plină cîmpie, în spate se afla o pădurice, iar în față un terasament. Am încremenit: nu vedeam nici piloții, nici avioanele. Copiii continuau să rîdă încet; acest lucru m-a liniştit şi am spus: «Să vedeți voi cum o să rîdă piloții cînd vor constata în ce hal sîntem !». Şi deodată «ceata» noastră a fost cuprinsă de hohote de rîs atît de puternice, încît ne-am îndepărtat puțin de locul unde stătusem culcați. Brusc exploziile obuzelor au încetat, s-a aşternut liniştea, am amuțit şi noi. Şi deodată auzim comanda dată piloților: «La avioane !» Acum am văzut că avioanele erau aproape de noi: piloții şi tehnicienii aruncau de pe ele crengile şi arbuştii cu care le camuflaseră. Mult timp după aceea am înțeles că la divizie nu ne-au adus nişte piloți de primă clasă, ci piloți de cea mai înaltă clasă, oameni cu o mare stăpînire de sine, de un mare curaj civic. Erau foarte tineri, dar cîtă generozitate, cavalerism şi frumusețe sufletească !

Am ajuns cu bine. Eram aşteptați. Ne-au înconjurat cu multă căldură, grijă şi atenție. Aviatorilor li se spusese că vin cei mai buni muncitori şi au rămas uimiți cînd au văzut nişte adolescenți firavi. A fost un moment de derută, dar după ce au făcut cunoştință şi au început să discute, aceştia i-au tratat cu multă tandrețe, ca pe nişte frați şi surori mai mici.

În dimineața de 1 mai, la marginea pădurii a fost aliniat întregul regiment. Stăteam cu copiii şi cu conducerea regimentului şi eram foarte emoționați. Pregătisem o scurtă cuvîntare; în numele Comitetului de Stat am înmînat drapelul Regimentului 86 de gardă. Drapelul a fost primit de Aleksei Nikolaevici Derkaci, Erou al Uniunii Sovietice, comandantul celei mai bune escadrile. Piloții ei zburau pe avioanele «Rezervele de muncă – frontului». Înmînarea a decurs într-o atmosferă solemnă. După festivitate, mulți piloți au plecat în misiune de luptă, iar ceilalți au efectuat zboruri de antrenament. Am asistat cu toții la aceste zboruri şi am văzut cu cîtă măiestrie se ridicau piloții în aer şi executau manevrele respective. Este greu de redat în cuvinte

ceea ce simţeam atunci. Stăteam ca vrăjiţi cu ochii pe cer...

Seara am înmînat cadouri. Cu ocazia zilei de 1 mai şi înmînării Drapelului Roşu s-a organizat o cină, care a decurs într-o atmosferă veselă. Copiii mei s-au acomodat repede, au discutat, au recitat versuri. Am cîntat cu toţii cîntecele acelor ani. S-a vorbit mult despre Moscova, despre pieţele şi străzile ei, despre sfîrşitul războiului, despre victorie. Aviatorii s-au bucurat mult de copii, ei le aminteau de casă, de fraţi, de surori.

Deplasarea noastră fusese proiectată pentru cinci zile, dar comandantul regimentului, Vladimir Alekseevici Cisteakov, m-a prevenit că vom întîrzia, pentru că nu aveam cu ce să ne întoarcem. Copiilor le-am spus că sîntem rugaţi să mai rămînem. Ei simţeau dragostea cu care erau înconjuraţi şi s-au bucurat foarte mult. Am mai stat trei zile; am plecat la 7 mai, dar pe alt itinerar.

După ce ne-am întors la Moscova copiii au povestit mult colegilor lor din alte şcoli despre întîlnirile de neuitat de pe front; acest fapt avea o importanţă deosebit de mare pentru tineri.

Veteranii acestui regiment sînt şi astăzi oaspeţi obişnuiţi şi dragi ai şcolilor profesionale şi tehnice".

Nu am posibilitatea de a reproduce aici mai detaliat şi amintirile altor participanţi la aceste întîlniri, dar vreau să repet că ele au constituit momente de neuitat atît în viaţa aviatorilor, cît şi în viaţa celor ce ne patronau. Şi astăzi veteranii diviziei şi eu personal întreţinem legături cu elevii din sistemul învăţămîntului profesional şi tehnic. Vîrsta şi deceniile ce s-au scurs nu îngreunează comunicarea, noi găsim repede un limbaj comun. Eu m-am mîndrit toată viaţa cu faptul că provin din rezervele de muncă. La Moscova, la Şcoala tehnică nr. 30 a fost creat muzeul drumului de luptă parcurs de divizia noastră, 240 de aviaţie de vînătoare. Prin esenţa ei, prietenia îndelungată a generaţiilor este absolut firească pentru întreaga noastră viaţă. În aceasta rezidă într-o anumită măsură legătura indestructibilă dintre armată şi popor.

În primăvara anului 1944 numărul aparatelor de luptă ale regimentelor a ajuns la 40, iar al diviziei la 124. Piloţii le-au adus nou-nouţe de la uzine de avioane în mod organizat, fără incidente. În plus, piloţii Regimentului 86 de gardă au adus avioane şi pentru Divizia 259 aviaţie de vînătoare vecină. În aprilie, după inspecţie, Divizia 240 a primit calificativul „bine".

La 12 mai 1944 divizia noastră a fost trecută în componenţa Armatei 4 aeriene, comandată de generalul colonel de aviaţie Konstantin Andreevici Verşinin. Armata 4 aeriană făcea parte din Frontul 2 Bielorus.

În legătură cu transferarea marii unităţi pe un alt front, comandantul Armatei 3 aeriene, generalul locotenent de aviaţie N.F. Papivin a emis un ordin în care se făcea bilanţul activităţii ei de luptă pe frontul de la Kalinin. Se releva că personalul de zbor al Diviziei 240 de vînătoare a demonstrat o înaltă măiestrie, curaj şi fermitate în lupta cu forţele superioare sub raport numeric ale inamicului, că el a executat 2 559 de zboruri de luptă, a doborît 223 de avioane duşmane, din care 80 de avioane de bombardament şi 143 de vînătoare. În ordin se specifica numele color mai eficace piloţi. Din Regimentul 86 de gardă: locţiitorul comandantului de escadrilă, locotenentul major. N.A. Sergunin; în timpul luptelor deasupra Duhovşcinei şi Nevelului el a doborît zece avioane; locotenentul major I.A. KuIakov şi locotenentul N.I. Marcenko cîte opt; din Regimentul 133 de gardă: căpitanul S.M. Brajneţ a doborît şase aparate, căpitanul A.M. Legciakov, patru, locţiitorul comandantului de regiment, maiorul A.V. Osipov şase; din Regimentul 900: locotenentul major I.E. Klimov şi locotenentul N.A. Duman cîte trei avioane.

Mai departe, în ordin se arăta că locotenentului major de gardă I.K. Somov, căpitanului de gardă A.N. Derkaci, căpitanului de gardă N.V. Tihonov şi locotenentului major de gardă G.I. Gherman li se conferiseră înaltul titlu de Erou al Uniunii Sovietice.

Pot să adaug că lista piloţilor, care în luptele de pe frontul de la Kalinin au doborît 3 şi mai multe avioane, poate

continua mult, din ea făcînd, fireşte, parte şi piloţii Manulin, Kudriavţev, Şerikov, căzuţi la datorie, precum şi mulţi alţi tovarăşi de-ai lor.

În zilele cînd comisia Armatei 4 aeriene lua în primire divizia, Regimentului 133 aviaţie de gardă i s-a înmînat drapelul regimentului de gardă. Mi-a revenit mie această plăcută misiune.

Lung şi greu a fost drumul ostaşilor pînă în această zi. Înmînînd drapelul mi-am amintit figurile tovarăşilor cu care am început să lupt: în primăvara lui '44 rămăseseră foarte puţini veterani. Printre ei se afla, fireşte, şi primul meu comandant de pe front, Fiodor Ivanovici Şinkarenko. Toate victoriile regimentului erau legate de numele acestui aviator de excepţie. Curînd după înmînarea drapelului, Fiodor Ivanovici şi-a luat rămas bun de la noi. Fusese numit comandant al unei divizii de aviaţie dotate cu aparate noi Iak-91, care erau avioane de vînătoare şi de bombardament. Aparatul era principial nou. Se impunea deci nu numai simpla lui asimilare, ci şi elaborarea unor mijloace absolut noi de ducere a luptei, precum şi o tactică nouă de folosire a sa. Nu întîmplător i se încredinţase această muncă lui F.I. Şinkarenko. El era pasionat de nou. I-am urat succes. Despărţirea era tristă, dar mă bucuram pentru Fiodor Ivanovici: aşa cum am mai spus, eram convins de mult că el poate fi un bun comandant de divizie.

Începînd de la 28 mai 1944, Regimentul 133 de gardă era condus de maiorul de gardă Aleksandr Vasilievici Osipov, un aviator ce crescuse în această unitate.

Evenimentele ulterioare s-au derulat rapid şi întrucîtva neaşteptat pentru mine. La început nimic nu prevestea ceva extraordinar. Am zburat la statul major al Armatei 4 aeriene şi am fost primit imediat de generalul colonel de aviaţie K.A. Verşinin. El s-a declarat mulţumit de raportul meu detaliat şi a ordonat ca regimentele diviziei să fie redislocate în raionul Spas-Demensk. Sarcina a fost îndeplinită rapid şi organizat. Am raportat despre aceasta comandantului şi am fost chemat din nou la statut major al armatei. De astă dată K.A.

Verşinin m-a informat în detaliu despre planurile comandamentului frontului legate de apropiata operaţie şi despre sarcinile ce revin diviziei. După aceea, K.A. Verşinin şi eu am fost primiţi de comandantul frontului, generalul colonel G.F. Zaharov. Ca şi Konstantin Andreevici, el s-a interesat de drumul de luptă al diviziei, de efectivul şi nivelul de pregătire, a remarcat că în iminenta operaţie ofensivă marea unitate de aviaţie va avea o misiune analogă cu aceea pe care a îndeplinit-o pe frontul de la Kalinin, a relatat despre particularităţile operaţiei, mi-a atras atenţia asupra necesităţii unei acoperiri sigure a trupelor frontului în timpul ruperii liniei de apărare a inamicului şi introducerii celui de-al doilea eşalon. Apoi comandantul frontului a vorbit despre existenţa unor locuri înguste în fîşia de înaintare, iar în încheiere mi-a urat succes şi mi-a spus că misiunea noastră va fi precizată de comandantul Armatei aeriene şi în cadrul apropiatei demonstraţii a întregii operaţii pe hărţi şi pe machetă.

După această discuţie m-am înapoiat în dispozitivul diviziei cu un plan clar de acţiune. Fără să pierdem timpul am studiat cu personalul navigant şi tehnic caracterul general al misiunilor viitoare ale Armatei 4 aeriene, am intensificat pregătirea de navigaţie în vederea cunoaşterii noului sector al acţiunilor de luptă, am reparat avioanele care aveau defecţiuni, am încheiat pregătirea de zbor a tinerilor repartizaţi pentru completare.

Au trecut cîteva zile ! Am fost din nou chemat la generalul colonel K.A. Verşinin, care mi-a ordonat să redisloc regimentele pe aerodromurile înaintate ale frontului. În timp ce notam indicaţiile lui, a intrat un telegrafist care i-a dat o telegramă. Comandantul a citit-o şi s-a întunecat la faţă. Apoi, lovind cu pumnul în masă, a spus repede:

— Astăzi nimeni pe întregul front nu este mai tare decît Hriukin. El ia de unde vrea orice mare unitate. Konstantin Andreevici m-a privit obosit şi mi-a comunicat: Divizia dumneavoastră trece în componenţa Armatei 1 aeriene de pe Frontul 3 Bielorus.

După ce mi-a citit telegrama mi-a spus:

— La revedere. Vă doresc succes. Această dispoziție se află, desigur, şi la statul major al diviziei dumneavoastră.

Astfel s-a încheiat, fără măcar să fi început, prezența noastră în Armata 4 aeriană de pe Frontul 2 Bielorus.

La statul major mă aşteptau două telegrame. Una, oarecum de adio, era de la generalul K.A. Verşinin şi conținea mulțumiri aduse personalului marii unități pentru înalta lui pregătire şi urări de succes în luptele viitoare. Cealaltă, mai scurtă, purta semnătura comandantului Armatei 1 aeriene, general colonel de aviație Timofei Timofeevici Hriukin. Referindu-se la instanțe superioare, el ordona regimentelor Diviziei 240 de aviație de vînătoare să se transfere pe aerodromurile înaintate ale Frontului 3 Bielorus.

„BAGRATION”

La 10 iunie am terminat redislocarea pe aerodromurile înaintate ale Armatei 1 aeriene şi am trecut la studierea zonei viitoarelor acțiuni de luptă. A început pregătirea minuțioasă şi multilaterală a *Operației Bielorusia*, atît de bine gîndită şi precis orientată cum nu mai cunoscusem o altă operație pe cele patru fronturi pe care luptasem pînă acum.

Partidul comunist şi guvernul sovietic trasaseră Forțelor Armate pentru anul 1944 obiective militaro-politice de mare anvergură: alungarea cotropitorilor fascişti de pe pămîntul nostru şi trecerea la eliberarea popoarelor Poloniei, Cehoslovaciei şi a altor țări din Europa. Se prevedea înaintarea pe întregul front sovieto-german cu o lungime de peste 4 000 kilometri. Principala lovitură urma să se execute în centrul lui: în Bielorusia. Trupele Frontului 3 Bielorus, în componența căruia se afla Armata 1 aeriană, avea misiunea ca, în cooperare cu Frontul 1 Pribaltic, să distrugă gruparea de la Vitebsk-Orşa a inamicului şi să ajungă la rîul Berezina.

De data aceasta situația aeriană în zona fronturilor care înaintau în Bielorusia nu era favorabilă inamicului. Aviația noastră domina cerul. Dețineam o superioritate cantitativă şi

calitativă considerabilă asupra duşmanului. Grupul de armate germane „Centru" era sprijinit de marile unități de aviație ale Flotei 6 aeriene care dispunea de 1 342 de avioane. În componența F.M.A. ale celor patru fronturi sovietice, după întărirea lor cu 11 corpuri şi cinci divizii de aviație, existau peste 5 300 de avioane. În fața Frontului 3 Bielorus inamicul avea 320 de avioane (180 de avioane de bombardament, 80 de vînătoare, 30 de cercetare, iar restul de legătură şi de reglare a tirului), în timp ce Armata 1 aeriană dispunea de peste 2 000 de avioane. Această armată avea o superioritate de forțe de 7,7 ori. Pentru prima oară în decursul întregului război începeam o mare operație cu o asemenea considerabilă superioritate de forțe ale aviației. Acest fapt, fireşte, ne bucura, dar trebuia să nu creăm comandanților şi piloților o stare de euforie, pentru a-i proteja de pierderi nejustificate.

Pentru a folosi cu maximă eficacitate această masă de avioane de luptă, amploarea sarcinilor pe care le aveam de îndeplinit trebuia gîndită într-un mod principial nou; se impunea organizarea minuțioasă a cooperării cu trupele terestre. În aceste condiții creştea ca niciodată în trecut rolul mijloacelor de dirijare şi comunicare cu absolut toate verigile. Fireşte, multe depindeau de capacitatea organizatorică şi de talentul comandanților.

Din categoria comandanților cu asemenea calități făcea parte, indiscutabil, comandantul Armatei 1 aeriene, generalul colonel de aviație Timofei Timofeevici Hriukin. El poseda un orizont operativ-tactic larg şi o imensă experiență de luptă. M-au uimit nu o dată logica impecabilă a gîndirii acestui comandant, capacitatea sa de a lua rapid singura decizie corectă într-o situație extrem de complicată. În întreaga mea îndelungată viață petrecută în aviație am întîlnit puțini comandanți de aviație de rang înalt pe care natura să-i fi înzestrat atît de generos, cum a făcut-o cu T.T. Hriukin. În 1944 avea doar 34 de ani – foarte tînăr după modul meu de a gîndi de acum ! Dar el trecuse deja prin războaiele din Spania şi China, prin războiul sovieto-finlandez, prin bătăliile de la Stalingrad, Donbass şi Crimeea... Acest comandant de

34 de ani dovedea o rară principialitate, aprecia fără greş oamenii după calităţile lor native şi concret-practice. Faţă de subalterni generalul Hriukin se purta corect, era drept, dar sever. Pentru greşelile comise, pentru manifestarea unor slăbiciuni uneori dădea pedepse aspre; dar cel mai mult pe lume îi preţuia şi îi iubea pe piloţi – fără nici o exagerare, cunoştea personal pe nume sute de piloţi.

Intrînd în componenţa Armatei 1 aeriene am simţit imediat ritmul concret al vieţii impus de statul major al armatei şi supravegheat personal de comandantul ei. În pregătirea operaţiei o atenţie deosebită se acorda sistemului de dirijare a aviaţiei pe linia frontului, unde fuseseră instalate punctul de comandă al Armatei aeriene şi puncte de dirijare auxiliare pe fiecare direcţie de operaţii. Deosebit de temeinic era studiat inamicul: nu numai F.M.A., ci şi trupele lui terestre, sistemul de apărare din linia întîi şi al principalelor puncte de sprijin. O atenţie deosebită se acorda studierii zonelor în care era amplasată aviaţia inamică. Foarte detaliat erau puse la punct problemele cooperării avioanelor de vînătoare, de bombardament şi de asalt. O importanţă deosebită căpătau problemele organizării acţiunilor tuturor genurilor de aviaţie împreună cu trupele de uscat. Toată această activitate se desfăşura la dimensiuni la care înainte nici nu puteam visa.

Divizia noastră urma să acţioneze pe direcţia Orşa-Borisov-Minsk, direcţia principală a înaintării trupelor Frontului 3 Bielorus. Am plecat în zona Armatei 11 de gardă a generalului locotenent K.N. Galiţki. Împreună cu noi se aflau reprezentanţii unei divizii de aviaţie de asalt, ale cărei acţiuni le asiguram.

La patru-cinci kilometri de linia frontului toţi aviatorii au îmbrăcat uniforma armatei terestre. Apoi am fost conduşi în tranşeea a doua a primei fîşii de apărare. De aici se vedea bine sectorul respectiv al liniilor înaintate defensive ale germanilor. Cunoaşterea acestui sector era foarte importantă pentru piloţii de pe avioanele de asalt, care puteau astfel să studieze dinainte obiectivele lor concrete. Eram conduşi de un ofiţer de infanterie care, în sectorul său, cunoştea perfect

inamicul şi sistemul acestuia de apărare. Înainte de a ne duce în tranşee, el s-a prezentat ca unui militar mai mare în grad:

— Makarcenkov Konstantin Ivanovici.

Acest ofițer a produs asupra mea atunci o impresie foarte bună: se comporta ca un om modest, dar sigur pe sine, cunoştea perfect situația. În acel moment, nici eu şi nici el nu ştiam că în viitor ne vom întîlni de multe ori în împrejurări dintre cele mai neaşteptate şi că destinul nostru ostăşesc ne va lega pentru toată viața prin încercări comune – pe mine, aviatorul, şi pe el, comandantul de arme întrunite.

Vorbind despre pregătirea diviziei pentru viitoarea operație, trebuie să relev munca conştiincioasă a transmisioniştilor, să apreciez aportul lor considerabil la succesele marii unități, şi nu numai în Operația Bielorusia. Se ştie că fără comunicații bune nu există conducere şi fără conducere acțiunile de luptă sînt sortite eşecului. Iar acum, cînd conducerea devenise mai multilaterală şi suplă, succesul oricărei operații depindea în mare măsură de legătura continuă şi sigură dintre diferite genuri şi categorii de arme, de posibilitatea de a primi şi prelucra rapid o informație bogată. La început, în domeniul transmisiunilor situația nu era prea bună. Acest lucru a devenit evident încă pe Frontul Leningradului. Atunci m-am convins că şeful serviciului de transmisiuni al diviziei, maiorul L.M. Iumin, nu are capacitatea organizatorică şi perseverența necesare. Cînd, la cererea lui, nu-i dădeau canale de legătură, cînd, în general, aceste canale nu existau, cînd îi dădeau, dar erau proaste, cînd aparatura era veche... Toate explicațiile păreau convingătoare, dar nimeni nu se consola cu aceasta, deoarece nu era convins că în momentele mai importante comunicațiile nu vor ceda. Ne-a salvat faptul că acționam în condițiile unui front stabil, unde funcționa un sistem ramificat şi bine pus la punct de transmisiuni şi că nu trebuia să schimbăm aerodromurile. Ulterior, urmărind mai atent activitatea şefului transmisiunilor, am înțeles că de vină sînt neputința şi lipsa lui de voință. Aceste trăsături s-au manifestat concret şi plenar pe frontul de la Kalinin, cînd,

în cursul înaintării spre Duhovşcina şi Nevel, am schimbat amplasamentele şi cînd transmisiunile au devenit un loc îngust. Am fost nevoit să cer comandantului şi şefului statului major al Armatei 3 aeriene să-mi dea un şef de transmisiuni mai bine pregătit. Spre sfîrşitul operației de la Nevel pe acest post a fost trimis căpitanul Piotr Petrovici Volohov; de atunci şi pînă la sfîrşitul războiului nu am mai avut dificultăți în acest domeniu. Cu aceiaşi oameni şi cu aceleaşi mijloace tehnice Volohov făcea pur şi simplu minuni. Mi s-a luat o piatră de pe inimă. Şi munca şefilor de stat major, ai secției operative a devenit mai temeinică, mai calificată.

În activitatea sa căpitanul P.P. Volohov se sprijinea pe specialiştii companiei 50 independente de transmisiuni. Aceştia erau tehnicieni excelenți, dar fostul şef al transmisiunilor diviziei nu a ştiut să-i folosească inteligent. După ce a venit P.P. Volohov compania a fost decorată cu ordinul „Steagul roşu”, numeroşi transmisionişti au primit distincții guvernamentale. Mari merite în ce priveşte munca exemplară a transmisîoniştilor le reveneau şi comandantului companiei, căpitanul A.F. Bekrenev, şi locțiitorului acestuia, locotenentul B. P. Boltianski. Aceştia erau buni specialişti, capabili să rezolve în condiții de campanie probleme tehnice complicate. Adesea, în cursul înaintării, lăsam locuri bine puse la punct şi ne mutam în altele, de cele mai multe ori prost pregătite. Dar transmisioniştii noştri rezolvau întotdeauna orice probleme. Prin forțe proprii ei au construit cîteva amplificatoare de înaltă frecvență cu ajutorul cărora a fost mult ameliorată calitatea legăturilor; odată, au folosit operativ o linie de transport electrică scoasă din funcție. Într-un cuvînt ei soluționau orice problemă tehnică. Este interesant de relevat că lungimea totală a comunicațiilor prin cablu – întins sau suspendat – era de sute de kilometri. Dar principala sarcină a companiei independente era asigurarea legăturii radio a tuturor zborurilor avioanelor de vînătoare şi dirijarea lor spre țintele aeriene. Printre sarcinile importante ale transmisioniştilor erau şi primirea oportună a informațiilor ce veneau de sus despre depistarea inamicului

aerian de către mijloacele de radiolocație şi transmiterea acestor informații unităților diviziei. Devansînd puțin lucrurile, voi spune că în bilanțul Operației Biolorusia compania 50 independentă de transmisiuni a fost declarată cea mai bună din subunitățile similare ale Armatei 1 aeriene.

În timpul pregătirii viitoarei operații, s-au împlinit doi ani de la formarea diviziei noastre. Această aniversare a fost marcată în regimente. În marea unitate existau numeroşi aviatori tineri şi de aceea era deosebit de important ca ei să simtă imediat că vor lupta în rîndurile unor vînători cu glorioase tradiții de luptă. Secția politică a diviziei a desfăşurat o vastă activitate direct în unități, ajutînd comandanților, organizațiilor de partid şi de tineret să pregătească la timp şi calitativ personalul şi tehnica pentru iminentele acțiuni de luptă. O muncă intensă au desfăşurat în acea perioadă veteranii diviziei: lucrătorul politic, maiorul A.E. Saratovțev, cunoscuții piloți-maeştri, comandanții de escadrilă A.N. Derkaci, A.M. Legciakov, S.M. Brajneț, F.F. Rudicev şi mulți alții.

Cu cîteva zile înainte de începerea Operației la statul major al Armatei aeriene s-a desfăşurat o consfătuire. A vorbit generalul colonel de aviație T.T. Hriukin. Comandanții şi şefii statelor majore ale marilor unități de aviație au luat cunoştință de planurile comandamentului frontului privind operația iminentă.

Comandantul frontului luase hotărîrea de a crea două grupări de izbire: gruparea de nord – Armata 39, Armata 5 şi un grup de cavalerie-motorizate –, care va înainta pe direcția Boguşevsk şi gruparea de sud – Armata 11 de gardă, Armata 31 şi Corpul 2 de tancuri de gardă „Taținski”, subordonat din punct de vedere operativ Armatei 11 de gardă –, care va înainta pe direcția Orşa. La dispoziția comandantului frontului se afla, ca grup mobil al frontului, Armata 5 tancuri de gardă a mareşalului de trupe de tancuri P.A. Rotmistrov. Pentru introducerea ei în luptă existau două variante, în funcție de desfăşurarea ofensivei: în sectorul Armatei 11 de gardă sau al Armatei 5, adică acolo unde, în funcție de

situația de fapt, v-a fi utilă pentru dezvoltarea succesului operației.

Armata 1 aeriană urma să contribuie la ruperea de către trupele terestre a apărării inamicului şi la distrugerea grupărilor de la Orşa şi Vitebsk, să asigure sprijinirea şi acoperirea din aer a grupurilor mobile – Armata 5 de tancuri de gardă, Corpul 2 tancuri de gardă şi grupul de cavalerie-motorizate.

Pentru îndeplinirea acestor sarcini se formaseră două grupuri de aviație. Cea mai mare parte a ei urma să fie folosită pentru sprijinirea trupelor care vor înainta pe direcția Orşa.

Aşadar, sarcinile principale ale F.M.A. ale frontului au fost formulate astfel: să dețină o supremație stabilă în aer, să sprijine şi să acopere trupele de uscat la ruperea zonei tactice de apărare a inamicului şi la dezvoltarea succesului în adîncimea operativă, inclusiv grupurile mobile ale frontului şi armatelor, să împiedice aducerea rezervelor de către inamic, să dezorganizeze retragerea trupelor germane şi să efectueze o permanenta cercetare aeriană.

Dintre momentele particulare să reținem lovitura care urma să fie dată cu 548 bombardiere Pe-2* în perioada pregătirii de artilerie în sectorul sudic al rupturii, în raionul Orşa, acolo unde apărarea inamicului era deosebit de puternică. Au fost planificate, de asemenea, incursiuni ale avioanelor de asalt şi bombardament asupra aerodromurilor duşmanului. Forțe pentru îndeplinirea acestor numeroase şi diverse sarcini aveam din plin. Numai pentru acoperirea trupelor noastre şi respingerea atacurilor aviației germane fuseseră repartizate trei divizii de aviație de vînătoare.

Comandantul Armatei aeriene a acordat o atenție deosebită în cursul consfătuirii păstrării secretului pregătirilor. T.T. Hriukin a ordonat interzicerea categorică a oricăror convorbiri telefonice sau telegrafice legate de aceasta. Au fost adoptate şi alte măsuri. Personalul

---

* *Petleakov, Vladimir Mihailovici* (1891–1942) – constructor de avioane sovietic – *Nota trad.*

regimentelor urma să fie încunoştinţat de sarcinile de luptă numai cu cîteva ore înainte de începerea ofensivei.

După expunerea comandantului armatei a fost organizat un joc de comandă şi de stat major. Înainte de a ne da permisiunea să plecăm, generalul colonel T.T. Hriukin ne-a avertizat că peste două zile comandanţii de corpuri şi divizii de aviaţie trebuie să se strîngă la statul major al frontului şi să fie pregătiţi să răspundă la întrebările comandantului frontului în legătură cu iminenta operaţie.

Deci, la termenul stabilit am participat la consfătuirea cu comandantul frontului în prezenţa reprezentanţilor Cartierului General: Mareşalul Uniunii Sovietice A.M. Vasilevski şi mareşalul de aviaţie F.I. Falaleev. Rînd pe rînd au luat cuvîntul toţi comandanţii de armate şi comandanţii grupurilor mobile. Am căpătat o reprezentare şi mai detaliată asupra dimensiunilor operaţiei şi, ca mulţi alţi participanţi, am fost puternic impresionat, căci niciodată în trecut nu participasem la o operaţie atît de amplă, atît de minuţios gîndită şi asigurată. Îmi amintesc şi următorul amănunt: într-unul din corturi fusese instalată o cutie uriaşă cu macheta reliefului teritoriului, executată foarte corect şi amănunţit. Aşa ceva vedeam pentru prima oară. Pe machetă era reprodus întregul sistem defensiv al inamicului, incluzînd fîşia din faţă, punctele de rezistenţă aflate în adîncime, inclusiv cele de rezervă, aliniamentele încă neocupate în jurul marilor oraşe pînă la Minsk, precum şi acesta. Involuntar privirea mi-a fost atrasă de lucrările de geniu – atît de minunat şi de exact era totul executat ! În aviaţia de vînătoare nu se folosea aşa ceva pentru pregătirea comandanţilor.

Generalul colonel de aviaţie T.T. Hriukin a luat cuvîntul la consfătuire ultimul. Au fost aprobate rapoartele tuturor comandanţilor. Apoi comandantul frontului, generalul de armată I.D. Cerneahovski, ne-a urat succes în luptă, după care am plecat la unităţile noastre.

În scopul păstrării secretului pregătirii operaţiei, recunoaşterea din aer a raionului acţiunilor de luptă a fost permisă numai la 22 iunie, adică în ajunul ofensivei. În acea

zi batalioanele înaintate ale marilor unități au efectuat cercetarea prin luptă şi într-o serie de sectoare au înaintat trei-cinci kilometri. În legătură cu aceasta personalului de zbor care a efectuat recunoaşterea liniei frontului i s-a dat misiunea de a distruge în zona rupturii punctele de foc ale inamicului, ajutînd astfel batalioanele de puşcaşi să anihileze rezistența îndîrjită a duşmanului.

În sfîrşit, a venit ziua ofensivei. În unități a fost difuzat apelul Consiliului Militar al Frontului. „A sosit timpul – se spunea în el – să curățăm de cotropitorii fascişti întregul nostru pămînt şi să restabilim granițele de stat ale U.R.S.S. pe întreaga linie de la Marea Neagră la Marea lui Barents. Aceasta aşteaptă Patria de la noi".

Înainte de a continua relatarea despre participarea piloților Diviziei 240 la Operația Bielorusia, doresc să rețin atenția cititorului cu o problemă particulară, care în decursul războiului a avut pentru noi, piloții de vînătoare o mare importanță. Este vorba despre o componentă cotidiană şi omniprezentă a activității de luptă: însoțirea avioanelor de bombardament şi de asalt. Cu rare excepții, în decursul întregului război activitatea de luptă a oricărui grup de avioane de bombardament şi de asalt a fost asigurată de acoperirea nemijlocită efectuată de avioanele de vînătoare. S-a încetățenit o asemenea practică. După părerea mea, acest lucru nu a fost justificat întotdeauna şi în articolul publicat în revista „Vestnik Voenno-Vozduşnîh Sil" încă în 1943 mi-am expus destul de amănunțit punctul de vedere. Să vedem despre ce este vorba.

După cum s-a mai arătat, comandamentul sovietic asigurase, pe direcțiile principale, în preajma lansării Operației Bielorusia (acum mă refer la aviație) o superioritate evidentă de forțe atît cantitativă, cît şi calitativă. O luptă atît de aspră şi intensă pentru supremație aeriană, dusă de noi aproape pretutindeni în '43, pe cerul Bielorusiei nu se prevedea: faptul era firesc, dacă se avea în vedere raportul obiectiv de forțe ce se înfruntau. Dar trebuie să ținem seama şi de factorul moral-combativ: în vara lui '44 imensa

majoritate a piloților noştri se căliseră în luptă, aveau de pe acum o experiență de luptători aerieni maturi, în timp ce rîndurile cadrelor cu foarte bună pregătire ale aviației inamice se răriseră simțitor. În afară de aceasta, după Stalingrad şi bătălia aeriană din Kuban, Germania fascistă nu-şi mai putea completa pierderile cu avioanele fabricate.

Pe aceea, sarcina generală – asigurarea supremației aeriene –, trasată aviației de vînătoare a Armatei 1 aeriene de T.T. Hriukin, era, în esență, o sarcină tactică şi a fost îndeplinită de o parte din forțe fără eforturi deosebite. Cît priveşte Divizia 240 aviație de vînătoare, care se obişnuise să se bată pentru supremație aeriană pe fronturile de est, de la Leningrad şi de la Kalinin, în Operația Bielorusia a avut misiunea de a însoți Divizia 1 aviație de asalt de gardă şi Divizia 6 aviație de bombardament de gardă.

Aceste două mari unități din componența Armatei 8 aeriene, comandată înainte de T.T. Hriukin, parcurseseră un lung drum de luptă de la Stalingrad pînă în Crimeea. Cînd, după eliberarea Crimeii, Timofei Timofeevici a fost numit comandant al Armatei 1 aeriene a reuşit ca în componența ei să fie incluse şi aceste două divizii de aviație. Faptul că tocmai Diviziei 240 de vînătoare i s-a încredințat misiunea de a asigura activitatea acestor două faimoase mari unități de aviație arată încrederea pe care comandantul o avea în noi. Fireşte, am apreciat acest fapt. Dar... În acele zile acest „dar” ne preocupa serios.

Căci, printre diferitele sarcini tactice pe care trebuia să le îndeplinească aviația de vînătoare, însoțirea avioanelor de asalt şi de bombardament era una dintre cele mai importante prin semnificație şi una dintre cele mai responsabile prin rezultate, dar şi una dintre cele mai grele şi – s-o spunem deschis – nu prea atrăgătoare pentru piloții de vînătoare. Esențialul aici nu rezidă atît în caracterul acestei sarcini, cît, mai ales, în practica ce se încetățenise.

Grupul de avioane de vînătoare de însoțire nemijlocită era obligat să zboare lîngă avioanele de asalt şi de bombardament pe care le ocrotea. Acest fapt limita considerabil capacitatea lor de manevră, fără care, după cum

se ştie, nu poţi susţine o luptă aeriană. „Legat strîns” de formaţiile de luptă ale celor tutelaţi, pilotul de vînătoare amintea, figurat vorbind, de acel leu bătrîn care nu mai era în stare să alerge şi să vîneze, ci numai să întoarcă din cînd în cînd capul şi să mai scoată cîte un urlet. Cu alte cuvinte, avionul de vînătoare putea doar „să-şi arate colţii”, adică să efectueze un viraj scurt, să tragă o rafală de baraj, dar… imediat să-şi ocupe locul în formaţie. Se înţelege de la sine că această lipsă de iniţiativă, această stare obligatorie pasivă era improprie unui luptător aerian, şi nu asigura cîtuşi de puţin o securitate trainică celor pe care-i ocrotea !

De regulă, avioanele de asalt, bunăoară, zburau în grupuri mici, dese, de cîte 6–8 aparate. Le însoţeau o pereche sau două de avioane de vînătoare, mai rar trei. În vara anului 1944, chiar şi cu o tehnică mai redusă, germanii zburau rar în grupuri mici, deoarece în acea perioadă ei deveniseră obiectul de predilecţie al vînătorii aeriene a piloţilor noştri. De aceea hitleriştii apăreau în grupuri de 8–12, uneori de 16 aparate. Nu se angajau în lupte prelungite, dar atacau cu multă hotărîre grupurile noastre mici. Iar grupul nostru tipic pe atunci era, să spunem, şase Il-2 acoperite de o pereche sau o patrulă de avioane de vînătoare. Se crease o situaţie paradoxală: deşi deţineam supremaţia aeriană, acţionam după o schemă tactică veche, dădeam posibilitatea adversarului să ne atace şi înregistram pierderi nejustificate. Pilotul de vînătoare care însoţea Il-2 sau Pe-2 era adesea nevoit să acopere pur şi simplu, avionul de asalt sau de bombardament cu aparatul său. Avioane de vînătoare aveam suficiente, dar, împrăştiate, ele continuau să fie în minoritate.

O altă deficienţă esenţială a acestei tactici desuete consta în faptul că, bizuindu-se pe cei ce-i acopereau, luptătorii pe avioanele de asalt şi de bombardament se dezobişnuiseră să mai utilizeze activ puternicul lor armament de bord pentru realizarea unei apărări eficace. Ca pilot de vînătoare ştiu bine cît de greu e să ataci o formaţie de bombardiere sau de avioane de asalt cînd, pentru a se apăra, ea foloseşte cu pricepere şi organizat armamentul de la bord. Şi, cu cît

grupul este mai mare, cu atît mai sigur (cu condiția alcătuirii unei formații de luptă corecte) este şi sistemul lui de foc.

De asemenea, trebuie să se aibă în vedere că avionul de asalt, bunăoară, evolua deasupra obiectivului la altitudine mică şi de aceea era supus acțiunii artileriei antiaeriene şi celorlalte mijloace de foc ale adversarului. Dar Il-2 era un aparat blindat. Avioanele de vînătoare de însoțire, legate de cele pe care le ocroteau, erau, deci, obligate să se afle practic la aceeaşi altitudine mică; din această cauză ele se aflau, desigur, în zonele de foc intens de pe sol şi sufereau pierderi nejustificate. Mai mult. Cînd în sectorul de acțiune al avioanelor noastre de asalt apăreau avioanele de vînătoare germane, inamicul concentra întreaga forță a mijloacelor lui antiaeriene asupra avioanelor noastre de însoțire, lăsînd Il-2 „în grija" avioanelor lui de vînătoare.

În sfîrşit, trebuie să arăt că un pilot care timp îndelungat se ocupa numai cu însoțirea pierdea multe din calitățile prețioase ale luptătorului aerian. Căci inițiativa şi spiritul activ sînt principalele lui calități, iar dacă el nu mai poate manevra în voie şi cantonează într-o apărare pasivă, cu timpul nu poate să nu le piardă. Mareşalul de aviație N.M. Skomorohov nu şi-a intitulat întîmplător cartea *Pilotul de vînătoare trăieşte prin luptă*.

Putea fi evitată această situație neplăcută în care ajunsese fără vina lui pilotul de vînătoare ? Fără îndoială. Pentru aceasta pilotul trebuia să alterneze misiunile unui luptător aerian: să acopere trupele de pe cîmpul de luptă, să respingă atacurile inamicului; să efectueze vînătoare liberă sau cercetare şi, fireşte, să însoțească avioane de asalt şi de bombardament. O asemenea activitate multilaterală am desfăşurat pe fronturile de Nord-Vest, de la Leningrad şi de la Kalinin; aceasta ne-a permis să formăm piloți de vînătoare multilateral pregătiți. Printr-o misiune „mono" un asemenea obiectiv nu putea fi atins. Dar s-a întîmplat ca la operația amplă şi îndelungată ce urma să se declanşeze să ni se încredințeze ca principală tocmai această misiune. Devansînd puțin evenimentele, voi spune că noi am îndeplinit-o: în timpul operației avioanele de asalt şi de

bombardament pe care le-am acoperit nu au suferit pierderi sensibile. În schimb nouă, piloţilor de însoţire, aviaţia şi artileria antiaeriană germane ne-au pricinuit pierderi serioase şi, ceea ce este cel mai trist, complet nejustificate. Pentru noi, bilanţul acestui activităţi nu a fost, delicat vorbind, însufleţitor. Responsabilitate enormă, pierderi considerabile, dar fără avioane doborîte la activ. Fireşte, toate acestea au influenţat starea de spirit a personalului de zbor şi – să nu fim ipocriţi ! – acordarea de distincţii piloţilor.

Dar există şi o altă metodă. Înainte de a explica esenţa ei, voi arăta că am meditat la ea pentru prima oară în 1941, pe Frontul de Nord-Vest, cînd nu aveam suficiente avioane de vînătoare; am formulat propuneri corespunzătoare în amintitul „Vestnik Voenno-Vozduşnîh Sil". Într-o anumită măsură ele au fost aplicate în cursul bătăliilor aeriene din Kuban şi arcul de la Kursk.

Esenţa metodei consta în renunţarea – cînd situaţia o cerea – la folosirea tradiţională a forţelor aviaţiei în aer. Concret, aceasta însemna că acolo unde avioanele de asalt şi de bombardament acţionau în grupuri mari – între 30 şi 60 de aparate, şi mai multe – ele trebuiau să zboare de la aerodrom la obiectiv şi înapoi fără însoţire. Căci ce însemna să trimiţi două-trei perechi de avioane de vînătoare pentru eventuala respingere a unor vînători inamici ?!

Repet, porneam de la considerentul că eficacitatea focului de apărare al unui grup masiv de avioane de asalt sau de bombardament este mult mai mare decît al unui grup mic sau al unor avioane izolate de însoţire.

Cît priveşte avioanele de vînătoare, eliberîndu-le de obligaţii de tutelare, ele puteau fi folosite masiv şi mai eficace pe cîmpul de luptă tocmai în sectoarele unde se aştepta un bombardament sau un asalt puternic din aer al inamicului.

Atît în Kuban, cît şi în arcul de la Kursk situaţia a impus această soluţie. Forţele principale ale aviaţiei noastre de vînătoare se aflau, de regulă, deasupra cîmpului de luptă, pe direcţia principală, gata să respingă atacurile inamicului. Foarte frecvent grupurile noastre patrulau deasupra teritoriului duşmanului, adică în faţa sectorului acţiunilor de

luptă pentru a intercepta aviația germană pe căile de acces spre el. În felul acesta, interceptînd aviația inamică, blocînd accesul avioanelor de vînătoare duşmane în zonele cele mai importante de pe linia frontului, angajînd lupta cu ele, piloții noştri asigurau condiții favorabile pentru acțiunile forțelor proprii de şoc. O parte din ei erau trimişi pe aliniamentele de separare, situate la 20–30 de kilometri de linia frontului, pe căile de acces ale inamicului. În cazul unei reacții puternice a avioanelor de vînătoare inamice luptătorii noştri aerieni blocau cele mai apropiate aerodromuri de front ale inamicului pe care se aflau aceste avioane. În toate cazurile această tactică – tactica de preîntîmpinare, cînd piloții acționau cu toate forțele şi manifestau inițiativă – permitea nu numai o respingere eficace a incursiunilor aviației germane, ci şi o asigurare bună a acțiunilor avioanelor noastre de asalt şi de bombardament.

Această tactică permitea ca acolo unde ea era aplicată să avem practic întotdeauna forțe superioare pe direcțiile hotărîtoare, fapt ce, în ultimă instanță, asigura utilizarea cea mai sigură şi cea mai „economică” a acestora. În Kuban ea a permis să realizăm supremația aeriană chiar în acele etape ale bătăliei în care, obiectiv, am dispus de forțe mai mici decît cele ale adversarului.

Logica şi experiența pledau pentru această metodă. Dar chiar şi rezultatele acțiunilor de luptă se părea că impuneau trecerea la folosirea ei. Dar inerția deprinderilor conservatoare, autosugestia, convingerea complet eronată că numai o însoțire nemijlocită a avioanelor de asalt şi de bombardament garantează o situație sigură şi calmă, toate acestea s-au dovedit mai puternice decît argumentele raționale.

Psihologic îi puteam înțelege pe cei ce zburau pe bombardiere. După ce în ’41, şi într-o anumită măsură şi în ’42, aviația de bombardament, completată masiv cu aparate învechite şi încete, a fost literalmente spulberată de vînătorii inamici, piloții au căpătat ceva în genul unui reflex de lipsă de apărare. De aceea, atunci cînd lucrurile au început să se amelioreze – apăruseră bombardiere moderne, aveam mai

multe avioane de vînătoare –, piloții de pe bombardiere au cerut, fireşte, o asigurare trainică. Iar această trăinicie era estimată de ei foarte simplu – dacă avionul de vînătoare este alături, înseamnă că totul e-n regulă.

Înainte de începerea operației nu i-am putut copringe de toate acestea pe comandanții Diviziei 1 aviație de asalt de gardă şi ai Diviziei 6 aviație de bombardament de gardă. Toți ştiau că în bătăliile din Kuban şi arcul de la Kursk această tactică s-a aplicat datorită situației grele (numărului redus de avioane de vînătoare) la cererea directă şi energică a comandantului F.M.A. ale Armatei Roşii, mareşalul de aviație A.A. Novikov. Dar imediat ce situația s-a ameliorat, în armatele aeriene s-a revenit la vechile metode. În cazul de față, în procesul Operației Bielorusia, Armata 1 aeriană dispunea de forțe şi mijloace suficiente, şi se putea trece, practic fără nici un risc, la o tactică modernă. Elementele ei au fost parțial folosite cînd, în cursul operației, bombardamentele şi asalturile s-au efectuat cu forțe masive. În ansamblu, însă, pînă şi un comandant de armată excepțional, ca generalul colonel T.T. Hriukin, nu a putut face efortul psihologic de a accepta această tactică, deşi i-am raportat şi i-am propus-o de două ori. Şi pentru faptul că, asemenea multor comandanți de armate ale aerului, Timofei Timofeevici fusese în trecut pilot de bombardament.

Oricum, misiunea noastră eră absolut clară. Situația mea în cursul operației a fost diferită de cea anterioară. Acum nu mai eram țintuit la punctul de comandă sau la punctele de dirijare auxiliare de pe linia frontului; acest rol şi l-au asumat corpul de comandă al Armatei aeriene, precum şi unii comandanți de corpuri de aviație desemnați de comandantul armatei. Aveam din nou posibilitatea să zbor pentru îndeplinirea unor misiuni de luptă, ceea ce era foarte bine pentru mine şi în calitate de pilot şi de comandant. Indicativul meu rămăsese acelaşi „Directorul”.

Am decis să reduc la minimum grupurile de însoțire nemijlocită şi cele de şoc, care nu aveau voie să se îndepărteze de Pe-2 şi Il-2 tutelate, şi să creez unul care să nu fie legat de avioanele de bombardament şi de asalt. Acest

grup urma să acționeze cu maximum de inițiativă: să caute şi să angajeze primul lupta cu forțele numeroase ale avioanelor de vînătoare germane, să desfăşoare lupte separat de avioanele însoțite dacă situația o va cere. Pe fronturile de la Leningrad şi de la Kalinin acesta nu a fost un sistem, ci a reprezentat doar cîteva episoade. Acum aveam forțe suficiente şi puteam proceda în felul următor: dacă astăzi pilotul, să spunem, a făcut parte dintr-un grup de însoțire nemijlocită, mîine el va fi inclus în grupul celor care luptă liber. În felul acesta, în folosul cauzei, puteam rupe monotonia activității.

Ideea alternării grupurilor a fost pentru mine o ieşire din situația creată, pe care, inițial, o socoteam – să spun drept – fără ieşire. Fireşte, grupurile mici de avioane de asalt, care brăzdau cerul lovind țintele punctiforme a trebuit să le asigur prin metoda veche. Cu toate acestea, la nivelul diviziei, în această activitate am reuşit să introduc elemente ale tacticii noi şi am început să tratez misiunea de însoțire cu mai multă seninătate.

OFENSIVA

La 23 iunie 1944 trupele Frontului 3 Bielorus au trecut la ofensivă pe toată linia de la Vitebsk pînă la Orşa.

În perioada pregătirii de artilerie bombardierele Diviziei 6 aviație de gardă a colonelului G.A. Ciucev au lovit sectorul de sud al frontului în raionul Orşa. Acolo se aflau cele mai fortificate aliniamente ale apărării inamice. Bombardierele au fost însoțite de Regimentul 133 de vînătoare de gardă. Am participat la acest zbor de luptă.

Trebuie să spun că zilele de 23 şi 24 iunie nu au fost cele mai bune pentru participarea activă a aviației în zona frontului. Timpul ne-a înşelat. În dimineața zilei declanşării ofensivei aerodromurile de dispunere şi cîmpul de luptă erau acoperite de ceață. Decolarea bombardierelor şi a Regimentului 133 de vînătoare de gardă a avut loc în condiții

meteorologice complicate. Numai grație înaltei pregătiri a personalului de zbor ea s-a desfăşurat cu succes. Pe baza raportului nostru comandantul Armatei aeriene a ordonat să executăm zborurile de luptă în grupuri mici. Fireşte, acest lucru a redus mult posibilitățile de lovire ale aviației noastre de asalt şi bombardament, dar altă soluție în acele zile nu exista.

Cred că această împrejurare explică în mare măsură faptul că pe direcția Orşa evenimentele s-au derulat la început nu tocmai aşa cum am fi vrut noi. Apărarea inamică s-a dovedit destul de solidă. În cursul întregii zile de 23 iunie s-a dat o luptă înverşunată, în urma căreia trupele noastre terestre au pătruns în apărarea inamicului 2–3 kilometri, dar nu au reuşit s-o rupă. Tocmai în atari situații un bombardament executat cu forțele unei divizii sau ale unui corp de aviație putea avea o importanță decisivă pentru dezvoltarea succesului. Pentru că veni vorba, în cursul operației s-au aplicat de nenumărate ori asemenea lovituri, cu un mare efect ulterior. Bunăoară, în fîşia de înaintare de la flancul drept al frontului circa 10 aparate Pe au lovit fortificațiile din raionul Boguşevsk, după care infanteria noastră a intrat în oraş fără dificultăți deosebite.

La noi, lîngă Orşa, în primele două zile puteai observa în aer tabloul obişnuit şi absolut tradițional: în grupuri mici şi dese de 6–12 avioane, acoperite de două-trei perechi de avioane de vînătoare, avioane Il-2 şi Pe-2 zburau întruna spre linia frontului şi înapoi. Ele distrugeau ținte punctiforme: o cazemată, un cuib de mitralieră, un tun sau o baterie de aruncătoare de mine. Şi avioanele de vînătoare luau parte la această treabă: de la înălțime mică ele vînau forță vie şi tehnică. Două din regimentele noastre – 86 de gardă şi 900 – au asigurat toată ziua acțiunile Iliuşin-urilor, iar către sfîrşitul ei au primit misiunea de a lua cu asalt trupele inamicului.

În primele două zile ale operației, în condiții meteorologice complicate piloții diviziei au efectuat 300 de zboruri de luptă pentru însoțirea avioanelor de bombardament şi asalt. Întrucît aviația noastră a acționat în

grupuri mici, piloții de vînătoare inamici s-au străduit să nu piardă ocazia.

La 23 iunie primii piloți din divizia noastră care au intrat în luptă au fost cei din Regimentul 900 de vînătoare. Şase Iak-uri, aflate sub conducerea căpitanului F.F. Rudicev, au însoțit Il-2 şi au întîlnit şase Me-109. Messerschmitt-urile au încercat să atace avioanele de asalt, dar grupul de şoc al locotenentului I.F. Vasilisin le-a barat drumul şi nu le-a permis să ajungă la Il-uri. Un Me-109 a fost doborît chiar deasupra liniei frontului, iar restul au părăsit lupta, au coborît puțin şi s-au îndreptat spre vest. În timpul unui alt zbor de luptă, sublocotenentul N.N. Sorokin (tot din regimentul 900), printr-un atac fulgerător, a doborît un Messerschmitt şi nu a permis avioanelor de vînătoare duşmane să se apropie de avioanele sovietice de asalt.

În acele zile piloții noştri au făcut mult pentru cei de pe avioanele de bombardament şi de asalt. În prima zi a operației s-au distins locotenentul I.I. Tumanski şi sublocotenentul I.I. Iaremenko. Însoțind în pereche şase Il-2, ei au întîlnit patru Me-109, care, desfăşurîndu-se în perechi, au încercat să atace concomitent şi aparatele de vînătoare şi pe cele de asalt. Locotenentul Tumanski a sesizat imediat intenția inamicului şi a respins fulgerător atacul primei perechi, dar s-a îndepărtat puțin de avioanele de asalt. Cealaltă pereche de Messerschmitt-uri a vrut să speculeze această împrejurare, dar sublocotenentul Iaremenko, printr-un atac de sus, a doborît unul dintre ele. În acest timp, continuînd să atace prima pereche de Me-109, Tumanski, printr-o rafală precisă, a mai distrus un aparat duşman. Celelalte două s-au retras.

Această luptă a fost urmărită la sol de şeful statului major al Armatei 1 aeriene, generalul A.S. Pronin. El a avut cuvinte de laudă pentru măiestria piloților noştri şi le-a transmis mulțumiri lui I.I. Tumanski şi I.I. Iaremenko.

La sfîrşitul zilei de 24 iunie cel mai mare succes îl înregistraseră trupele de la aripa dreaptă a frontului. În prima zi a operației apărarea inamicului a fost ruptă pe 50 kilometri de front, iar spre sfîrşitul zilei de 24 iunie lărgimea

rupturii ajunsese la 80 de kilometri.

Şi pe direcția Orşa apărarea duşmanului fusese ruptă. Acest succes era atît de important, încît în aceeaşi zi, într-un ordin al comandantului suprem se transmiteau mulțumiri trupelor care se evidențiaseră cu acest prilej. În ordin era specificată şi Divizia 240.

Numai la 25 iunie unitățile Armatei 11 de gardă au rupt zona tactică a apărării, şi atunci au fost create condițiile pentru introducerea în ruptură a Corpului 2 tancuri de gardă „Taținski” al generalului A.S. Burdeinîi. A doua zi corpul a ajuns un spatele grupării de la Orşa a inamicului, a tăiat sectorul de cale ferată Orşa-Lepel, a rupt aliniamentul de apărare al unei armate, pregătit de hitlerişti pentru cazul în care ar fi părăsit aliniamentul principal, a dezorganizat complet conducerea şi structura spatelui inamicului şi a distrus cîteva mari coloane în marş alcătuite din infanterie motorizată, tunuri autopropulsate şi artilerie pe care inamicul le aducea la Orşa din adîncime. Raidul activ al tanchiştilor în spatele hitleriştilor a determinat în mare măsură evoluția ulterioară a evenimentelor pe direcția Orşa; ca urmare a acestui fapt la 27 iunie armatele 31 şi 11 de gardă au pătruns în Orşa.

În timp ce Corpul 2 tancuri „Taținski” dezorganiza şi măcina apărarea duşmană lîngă Orşa şi spatele frontului lui, Armata 5 tancuri de gardă a lui P.A. Rotmistrov, introdusă în ruptura de pe direcția Boguşevsk, a atins autostrada Minsk şi, spre sfîrşitul zilei de 26 iunie, a eliberat oraşul Tolocin. În aceste zile, 25–27 iunie, frontul apărării duşmane s-a prăbuşit pe o întindere mare; şi inamicul a început o retragere generală şi dezorganizată spre Berezina. Marile unități mobile ale Frontului 3 Bielorus, cu sprijinul activ al aviației, s-au deplasat rapid spre vest, tăind hitleriştilor principalele căi de retragere.

În *Istoriia Velikoi Otecestvennoi voinî* („Istoria Marelui Război pentru Apărarea Patriei”), în şase volume, în capitolul consacrat Operației Bielorusia o mare atenție se acordă acțiunilor aviației. Printre altele acolo se spune: „Marile unități de aviație au dat lovituri puternice inamicului în

retragere. Deosebit de eficace au acționat piloții Diviziei 1 aviație de asalt de gardă de sub comanda colonelului S.D. Prutkov. Ei au paralizat aproape complet deplasarea trupelor germano-fasciste pe calea ferată şi pe şosea în sectorul Orşa-Borisov". Această activitate eficace a avioanelor de asalt a fost asigurată de piloții Diviziei 240 aviație de vînătoare.

În primele două zile aviația inamicului instalată pe aerodromurile din spatele frontului a acționat pasiv. Ulterior a devenit activă, în special în perioada luptelor pentru Orşa. În legătură cu aceasta, în zilele de 25 şi 26 iunie au fost date cîteva lovituri principalelor aerodromuri inamice. Avioanele de asalt Pe-2 au bombardat aerodromurile de la Borisov, Dokudovo şi Orşa. Aerodromul de la Orşa a fost lovit de Divizia 6 de bombardament de gardă. Ca de obicei noi acopeream aparatele Pe-2 ale colonelului G.A. Ciucev. Am participat la acest zbor şi am constatat personal eficacitatea înaltă a acțiunilor aviatorilor Diviziei 6 de bombardament de gardă. În acest timp pe aerodromul de la Orşa era amplasată faimoasa Escadra 51 de vînătoare germană „Melders". Ulterior în mîinile noastre au ajuns unele documente ale acestei escadre. Într-unul din ele se relata: „25.06.44. Aerodromul de la Orşa a fost supus unui bombardament puternic. În pofida avertizării asupra apariției avioanelor inamicului, nici un aparat nu a putut să se ridice în aer... În urma atacului direct, punctul de comandă al escadrei a ars, şi dirijarea unităților a încetat pentru un timp".

În zilele de 25 şi 26 iunie au fost luate şi alte măsuri; printre altele, am întărit considerabil acoperirea trupelor terestre, în special pe direcțiile loviturilor principale. Bunăoară, deasupra unui sector relativ îngust al rupturii de la Orşa, unde acționa şi Divizia 240, în aer se aflau la un moment dat peste 100 de avioane de vînătoare sovietice. Ele evoluau în grupuri mici, la diferite altitudini şi în direcții diferite. Lîngă sol vizibilitatea era proastă. Se putea întîmpla ca, în condițiile unei asemenea concentrări de aparate, să se producă coliziuni.

La 1 000–1 500 de metri vizibilitatea era bună. Deasupra eşalonului nostru superior de avioane de vînătoare treceau în

mare viteză grupuri de patru şi perechi de Messerschmitt-uri şi Focke-uri; chiar cu o asemenea superioritate piloţii noştri trebuiau să fie foarte prudenţi: puteau fi în orice moment ţinta unui atac prin surprindere.

La 26 iunie piloţii Diviziei 240 au efectuat 170 avioane-zboruri şi au asigurat temeinic 37 grupări de avioane de asalt (în total 234 de aparate) şi patru grupuri de bombardiere (72 de aparate). În luptele aeriene din acea zi ei au doborît opt avioane de vînătoare inamice.

Tot atunci, I.I. Tumanski, cunoscut de pe acum cititorului nostru, însoţea, într-un grup condus de maiorul A.N. Derkaci, avioane de asalt. În apropierea liniei frontului piloţii au avut în faţă tabloul unor lupte înverşunate. Şi la sol şi în aer. Alături de grupul nostru cădeau ca nişte făclii avioane. La prima vedere nu-ţi puteai da seama dacă sînt aparate sovietice sau germane. Situaţia impunea o atenţie maximă.

— În faţă şi la dreapta sînt şase Focke-uri – a raportat prin radio capului de formaţie Tumanski.

F-W-190 zburau la o altitudine de 800–1 000 de metri deasupra noastră. Era clar că ele vor lăsa să treacă avioanele de însoţire, iar apoi vor încerca printr-un viraj-stînga să atace avioanele de asalt din spate.

— Atacăm imediat ce avioanele de asalt îşi vor începe treaba – a avertizat maiorul Derkaci.

Apoi totul s-a desfăşurat într-un ritm vertiginos. Cînd avioanele de asalt au ajuns la ţintă, patrula lui Tumanski a atacat prin surprindere Focke-Wulf-urile. Hitleriştii nu s-au aşteptat la asta. Un vînător german a luat foc imediat şi a început să cadă spre formaţiile noastre de luptă. Ceilalţi s-au împărţit în două grupe. Una a încercat să atragă într-o parte patrula noastră care ataca pentru a da posibilitatea celorlalte Focke-uri să se năpustescă asupra Il-2. Dar era greu să păcăleşti un luptător experimentat ca I.I. Tumanski. Manevrînd inteligent, patrula sa a angajat în luptă toate Focke-Wulf-urile şi le-a obligat să nu se bată în apropierea avioanelor de asalt. Între timp Il-urile, alcătuind un cerc, au început să ia cu asalt tancurile şi poziţiile artileriei inamice.

În toiul acestei activități maiorul A.N. Derkaci a văzut deodată cum un F-W-190 se apropia de Il-2. El a accelerat brusc, s-a apropiat de Focke la 100 de metri şi l-a incendiat cu o serie lungă de tun. Celălalt atac al avioanelor de vînătoare inamice a fost respins de tinerii piloți V.P. Boiko şi A.A. Diukov. Il-urile au încheiat asaltul, au realcătuit formația de luptă şi s-au îndreptat spre aerodromul lor. Maiorul Derkaci i-a ordonat lui Tumanski să coboare şi să le acopere flancul descoperit. Nici un avion de vînătoare german nu a reuşit să se apropie de avioanele noastre de asalt.

La 27 iunie, după ce a fost eliberată Orşa, a fost anunțat un ordin al comandantului suprem în care se aduceau mulțumiri trupelor care se evidențiaseră în luptele pentru acest oraş. Printre ele figura şi Divizia 240 de vînătoare. Aşadar, în Operația Bielorusia primeam mulțumiri pentru a doua oară. Unităților care se distinseseră în mod deosebit li s-a acordat numele de onoare „Orşa”. De această cinste s-au bucurat două regimente din divizia noastră: 133 de gardă şi 900.

În seara aceleiaşi zile am primit ordin de la comandantul Armatei aeriene ca, fără să întrerupem activitatea de luptă, să redislocăm divizia la dispozitivul aerian de la Tolocin. Marile noastre unități mobile înaintau rapid spre Berezina şi aveau nevoie de sprijin aerian, de o acoperire sigură din aer. De aceea se impunea să ne transferăm fără să încetăm activitatea de luptă.

La ora 2 noaptea, cele dintîi echipe ale personalului tehnico-ingineresc, comenduirea batalioanelor de servire a aerodromului, primul eşalon al statului major al diviziei şi compania de transmisiuni plecau spre noul loc de amplasare. În dimineața zilei de 28 iunie, la ora 10.00 mi-au raportat prin radio că totul este pregătit pentru primirea aparatelor. Grupurile decolau în misiune conform graficului de luptă, iar aterizarea urmau s-o efectueze pe noul aerodrom.

În acele zile, pe un vast teritoriu la est de Berezina, pe suprafețe mari acoperite de păduri şi bălți se crease o situație sui-generis. Atît trupele noastre care înaintau (în special unitățile mobile), cît şi grupurile germane aproape distruse,

în retragere şi parțial demoralizate voiau să ajungă cît mai repede în Berezina. Hitleriştii doreau să treacă rîul pentru a se întări pe malul celălalt şi a-l folosi ca un aliniament defensiv natural serios, astfel încît să stabilizeze măcar în parte situația după ce frontul defensiv se prăbuşise la Vitebsk şi Orşa. Noi – cum e şi firesc – voiam să ajungem primii la treceri pentru a-l lipsi pe inamic de această posibilitate. În acele zile se întîmpla frecvent ca şi coloanele noastre, şi cele germane să se deplaseze paralel pe drumuri de pădure, iar uneori să se ajungă din urmă. Acolo, pe unde în ajun trecuseră brigăzile sovietice de tancuri, în noaptea următoare putea să se afle o mare unitate germană.

Fireşte, în general inamicul se retrăgea în dezordine. Dar el era bine înarmat (unele coloane erau protejate de tancuri, aveau tunuri autopropulsate, artilerie de cîmp) şi – lucrul esențial – grupările, coloanele şi unitățile lui numărau multe mii de soldați şi ofițeri. Numai brigăzile Corpului 2 tancuri de gardă, în deplasarea lor spre Berezina, au distrus cîteva asemenea mari coloane ale inamicului, dar cu unele dintre ele au fost obligate să ducă lupte grele, de multe ore. Şi dacă te pomeneşti pe neaşteptate cu o asemenea coloană noaptea sau înainte de răsăritul soarelui pe aerodromul tău de campanie ? În cursul Operației Bielorusia asemenea întîmplări nu au fost rare.

La 28 iunie am decolat într-o misiune de luptă de pe noul aerodrom. În acea zi am însoțit avioane Pe-2 din divizia colonelului Ciucev. Acestea au bombardat rezervele inamicului care se apropiau de Berezina, venind din vest, şi, ca de obicei, au lucrat excelent. Aviatorii colonelului Ciucev erau maeştri de înaltă clasă ca şi băieții din divizia de asalt a colonelului Prutkov. Nu degeaba comandantul Armatei aeriene acorda atîta atenție acestor două divizii de aviație.

După ce m-am întors din misiune, nici n-am reuşit să ies din cabină, cînd de avion s-a apropiat maşina cu şeful statului major al diviziei, colonelul I.F. Tarakanov; el mi-a raportat că trupele inamice, care se retrăgeau la sud de autostradă, au cotit brusc spre nord, se deplasează spre direcția Tolocin, iar capul coloanei se află deja la patru-cinci

kilometri de şosea. Şeful statului major era vădit emoţionat şi considera că trebuie să ne evacuăm. Dăduse toate dispoziţiile, unităţile erau pregătite aşteptînd doar decizia mea.

— Aţi organizat o cercetare terestră şi aeriană ?

Nu, căci nu fusese timp.

— Aţi raportat statului major al armatei ?

Da. Ce indicaţii s-au dat ? Deocamdată, nici una. De aici rezultă că trebuie să plecăm imediat.

— Aţi vorbit cu Divizia 1 aviaţie de asalt de gardă pentru a lovi unităţile de cap ale inamicului ?

Nu.

— Stabiliţi imediat cu comandamentul Diviziei de asalt să trimită cîteva grupuri de Il-2 pentru a lovi inamicul care se apropie – am ordonat eu.

Comunicaţi acest lucru statului major al armatei. Eu voi pleca cu o pereche în cercetare şi mă voi afla deasupra grupării germane. Mă voi strădui să-i stabilesc componenţa şi efectivul. Avioanele de asalt trec sub comanda mea. Obiectivul ce urmează să fie atacat îl voi indica prin radio şi prin picaj. În afară de aceasta pregătiţi cîteva patrule de-ale noastre pentru ca să ia cu asalt inamicul ce se apropie. Nu anulaţi dispoziţiile privind redislocarea şi aşteptaţi ordinele mele.

Cam asta-i tot. Acum nădejdea ne e în prietenii noştri de pe avioanele de asalt. Noi îi ajutăm în aer. Ne vor putea ei ajuta acum pe noi ?

În pereche cu inspectorul pentru tehnica pilotării, maiorul V.I. Skupcenko, am decolat şi am pornit spre sectorul indicat. Era foarte aproape.

Hitleriştii se aflau într-o pădure deasă. Era greu să stabileşti efectivul. Dar acolo unde pădurea era puţin mai rară, am văzut automobile, oameni, chiar şi tancuri. Ne-a întîmpinat un tir de artilerie antiaeriană. Dacă germanii sînt atît de activi înseamnă că sînt şi bine înarmaţi. Judecînd după suprafaţă se putea presupune că sub noi se află un regiment învins în retragere. Pe drumurile de ţară din această zonă nu se vedeau alte trupe duşmane. Unităţile

grupării depistate nu ajunseseră încă la autostradă, se aflau la un kilometru şi jumătate-doi de ea. După cît se pare, hitleriştii analizau situaţia.

Se apropie un grup de şase Il-2. Stabilim legătura cu ele. Misiunea avioanelor de asalt este clară. Zbor în picaj spre centrul concentrării inamicului şi le indic obiectivul. Răspund că totul e-n ordine.

Asupra grupării au acţionat numai două formaţii de cîte şase Il-2, dar au fost de ajuns pentru a lichida ameninţarea ce plana asupra aerodromului nostru. În curînd maşini şi tancuri inamice izolate au fost văzute retrăgîndu-se spre sud.

În după-amiaza aceleiaşi zile de 28 iunie comandantul Armatei aeriene mi-a comunicat prin telefon că unităţile înaintate ale Armatei 5 tancuri de gardă au ajuns la Berezina în sectorul Borisov şi în dimineaţa zilei de 30 iunie urmează să forţeze rîul.

— Aveţi sarcina de a acoperi forţarea – a ordonat T.T. Hriukin. Mergeţi imediat acolo şi rezolvaţi problemele forţării cu Rotmistrov...

Luînd cu mine o staţie radio şi un grup operativ, alcătuit dintr-un navigator, un transmisionist şi un operator, am plecat în sectorul Borisov. Autostrada era ticsită de trupe. Ne deplasam încet. Am parcurs 80 de kilometri în două ore.

La marginea unei păduri, de unde se putea observa bine rîul, am văzut un cort lîngă care stătea o santinelă. După ce am intrat în cort, l-am întrebat pe un ofiţer cum îl pot găsi pe comandantul armatei, P.A. Rotmistrov.

— Vă conduc eu, nu e departe – mi-a răspuns.

Într-adevăr, nu am mers mult. În pădure, la vreo două sute de metri de lizieră se aflau cîteva corturi. Într-unul din ele l-am găsit pe comandant. M-am prezentat şi am raportat că am venit în vederea organizării acoperirii sectorului de forţare a Berezinei.

Pe masa de lucru a comandantului Armatei 5 tancuri de gardă se afla o hartă. El mi-a expus planul de forţare a rîului concomitent prin două locuri.

— Forţarea începe – a spus P.A. Rotmistrov – mîine la ora 9.00. Pînă la această oră unităţile şi marile unităţi ale

Armatei vor ocupa raioanele de plecare. Forțarea rîului cu unitățile de luptă, fără serviciile de spate, va dura 5–6 ore. Este necesar ca trupele armatei să fie bine acoperite în tot acest timp. Punctul meu de comandă va fi la marginea pădurii.

În perioada aceea Divizia 240 de vînătoare continua să execute şi alte misiuni importante, de a căror îndeplinire răspundeam tot eu. De aceea, pentru acoperirea armatei de tancuri pe timpul forțării rîului am repartizat numai un regiment. Fireşte, în condițiile unei asemenea rapide evoluții a evenimentelor pe front sistemul de înştiințare nu mai funcționa, iar eu nu aveam stație de radiolocație. Rămînea o singură soluție: să organizez o patrulare continuă deasupra locurilor de trecere pe tot timpul operației de forțare. Schimbul escadrilelor trebuia să se efectueze în aer în sectorul patrulării. Aşadar, în ziua de 30 iunie, începînd de la ora 8 şi 30 de minute piloții noştri urmau să atîrne deasupra locurilor de trecere.

Aşa au şi făcut.

Încă de dimineață totul se desfăşura normal. Piloții noştri executau baraje deasupra locurilor de trecere; desfăşurarea forțării o urmăream direct, fiind gata în orice moment să corectez acțiunile vînătorilor mei. Între orele 10 şi 11 am văzut un grup de avioane care venea dinspre vest. El zbura razant, aşa cum evoluau de obicei avioanele noastre de asalt. Şi formația în care zbura grupul mi se părea normală; am decis, deci, că este vorba despre un grup de „cocoşate” care îşi terminase treaba dincolo de rîu şi acum se întoarce acasă. Nu era singurul grup care proceda astfel. De aceea nu m-am neliniştit.

Deodată s-a auzit explozia unor bombe de calibru mic. Era opera unor Focke-uri. Zburînd într-o formație de opt, ele au aruncat bombe mici – „broaşte” –, dar nu asupra locurilor de trecere, ci asupra unităților înaintate ale armatei de tancuri care reuşiseră să traverseze rîul.

Stăteam cu P.A. Rotmistrov lîngă punctul lui de comandă. Acolo se afla şi stația noastră de radio cu operatorul. Am transmis imediat piloților că în zona

trecerilor, la mică altitudine acționează avioane de asalt inamice. Două patrule au zburat în acel sector, dar nu au putut intercepta nici un Focke-Wulf. Acestea au aruncat bombele dintr-o singură angajare şi s-au îndreptat cu viteză maximă spre vest. Greşeala e, evident, regretabilă, deşi locurile de trecere nu au avut de suferit.

În primele momente la punctul de comandă al armatei de tancuri nu au parvenit informații exacte despre consecințele acestui atac, dar eram convins că germanii nu au provocat nici un prejudiciu serios unităților noastre care trecuseră rîul: bombele erau mici, fuseseră aruncate în grabă, fără ochire. Dar P.A. Rotmistrov a reacționat mult mai dur decît mă aşteptam. Pe un ton ridicat mi-a spus că – nici mai mult, nici mai puțin – am compromis forțarea rîului şi că va raporta imediat Cartierului General, personal comandantului suprem despre acest fapt revoltător, ca despre neîndeplinirea unei misiuni de luptă. Lucrurile luau o întorsătură proastă pentru mine.

La punctul de comandă au început să sosească rapoarte de la unitățile înaintate; din ele am aflat că nici partea materială, nici personalul nu avuseseră de suferit. Nu au existat nici măcar răniți. Aşa cum am presupus, germanii s-au preocupat înainte de toate să facă la timp calea întoarsă şi de aceea au aruncat „broaştele” departe de trupe, în pădure. După ce am ascultat aceste rapoarte şi am crezut că incidentul era închis, i-am spus comandantului că forțarea poate continua (imediat ce Focke-urile începuseră bombardamentul el o oprise). Dar fără să reacționeze la cuvintele mele Pavel Alekseevici a început să dicteze raportul către Cartierul General. După ce a terminat de dictat a continuat să mă ocărască, spunînd că nu se poate lupta cu asemenea comandanți. Nu ştiu cum s-ar fi terminat pentru mine acest incident, dacă atunci nu s-ar fi apropiat de noi un om îmbrăcat într-o haină de piele şi fără epoleți. Îl văzusem încă din momentul în care Rotmistrov începuse să mă ocărască. Venea spre noi pe liziera pădurii singur, fără însoțitori; oamenii îşi vedeau de treabă şi nu-i dădeau nici o atenție. Se pare că el auzise ultimele cuvinte tari pe care mi

le adresase comandantul armatei de tancuri.

— De ce faceți atît zgomot, tovarăşe Rotmistrov ? Acesta este război şi nu joc de cărți. Pe front se întîmplă multe. Se poate şi mai rău. Cu aceste cuvinte, omul în haină de piele s-a apropiat de noi, şi eu l-am recunoscut pe comandantul frontului, generalul Ivan Danilovici Cerneahovski.

— Am urmărit totul – a continuat Cerneahovski. Nu s-a întîmplat nimic îngrozitor. Fără zgomot, continuați într-un ritm mai alert forțarea. Întîrziați într-un mod nepermis. Marile unități înaintate ale frontului se află de pe acum pe căile de acces spre Minsk.

Cerneahovski s-a urcat în „Willis”-ul ce se apropiase şi a plecat

Forțarea rîului a continuat normal.

La 1 iulie, la răsăritul soarelui, marile unități ale Armatei 11 de gardă a generalului-colonel K.N. Galițki, în cooperare cu unitățile Armatei 5 tancuri de gardă şi ale Armatei 31 a generalului-locotenent V.V. Glagolev au eliberat Borisovul.

Într-un interval scurt, în cursul Operației Bielorusia toate regimentele Diviziei 240 aviație de vînătoare au primit nume de onoare. Regimentul 133 de gardă şi Regimentul 900 primiseră numele „Orşa”, iar Regimentului 86 de gardă i s-a acordat cel de „Borisov”.

Într-o săptămînă de acțiuni de luptă – de la 23 la 30 iunie 1944 – piloții diviziei noastre au asigurat printr-o însoțire nemijlocită 133 de grupuri de avioane de asalt cu un efectiv de 923 de aparate Il-2. În aceleaşi zile s-a asigurat acoperirea a 31 de grupuri de bombardiere Pe-2 şi Boston – în total 271 de aparate. Nici avioanele de asalt, nici cele de bombardament nu au avut pierderi. Faptul este determinant pentru înțelegerea înaltei aprecieri date în ordinele comandantului suprem, comandantului frontului şi al Armatei aeriene piloților Diviziei 240 aviație.

Privită prin prisma raportului dintre succese şi pierderi în luptele aeriene activitatea regimentelor diviziei noastre nu putea fi apreciată pozitiv: într-o săptămînă am doborît 17 avioane ale inamicului, dar am pierdut 16 aparate şi 9 piloți. Aceste cifre confirmă grăitor, după părerea mea, teza, mai

sus expusă, cu privire la caracterul conservator al tacticii de însoțire pe care o aplicam. În condițiile superiorității noastre nete în aer cifrele reproduse nu reflectă altceva decît starea defensiv-pasivă impusă pilotului atunci cînd el este „legat” de cei pe care-i protejează. Şi hitleriştii cunoşteau părțile slabe ale acestei tactici.

După eliberarea Borisovului trupele noastre au început înaintarea de-a lungul autostrăzii Minsk. Armatei 5 tancuri de gardă i s-a ordonat să elibereze capitala Bielorusiei pînă la sfîrşitul zilei de 2 iulie. Dar tanchiştii lui Rotmistrov nu au reuşit să intre în Minsk în această zi. În drumul lor marile unități ale Armatei 11 de gardă şi ale Armatei 31, care îi urmau, au întîmpinat o puternică rezistență din partea hitleriştilor. După cît se părea, încă în timpul luptelor pentru Borisov comandamentul german înțelesese că Frontul 3 Bielorus va da lovitura principală de-a lungul autostrăzii Minsk. De aceea el a adus aici tot ce a mai putut: rămăşițe ale unor divizii de infanterie şi tancuri, regimente SS transferate urgent din Polonia, multă artilerie. Pădurile şi bălțile întinse care flancau autostrada nu permiteau marilor unități ale armatei de tancuri să manevreze cu scopul de a ocoli principalele puncte de apărare ale inamicului, din care cauză înaintarea de-a lungul autostrăzii Minsk se desfăşura mai încet decît se prevăzuse.

Spre Minsk înaintase rapid după eliberarea Orşei Corpul 2 tancuri de gardă al generalului A.S. Burdeinîi, deplasîndu-se spre capitala Bielorusiei pe la sud de autostrada Minsk. Cu ajutorul partizanilor-călăuze el a evitat zonele dificile ale acestui ținut de bălți şi păduri, la 2 iulie a efectuat o manevră admirabilă, învăluind dinspre sud rămăşițele grupărilor de la Borisov şi Smolevici ale inamicului, a lichidat trupele lui de acoperire a căilor de acces spre Minsk şi la sfîrşitul zilei s-a concentrat sub zidurile oraşului. La 3 iulie, la răsăritul soarelui, brigăzile de tancuri ale Corpului au pătruns în Minsk. Cînd ele desfăşurau lupte în centrul oraşului, de la sud a venit Corpul 1 tancuri de gardă al generalului M.F. Panov, care acționa în componența

Frontului 1 Bielorus. Prin eforturile comune ale acestor două corpuri de tancuri, ale unităților Armatei 11 de gardă şi ale Armatei 31, care le urmau, spre sfîrşitul zilei de 3 iulie capitala Bielorusiei a fost curățată de duşman. Cu forțele sale principale Armata 5 tancuri de gardă a ocolit în cursul acestei zile oraşul pe la nord, a ajuns în zona de nord-vest a Minskului şi a tăiat inamicului calea de retragere spre Molodecino. După ce a traversat oraşul luptînd, Corpul 2 tancuri de gardă „Taținski” al generalului A.S. Burdeinîi, la sfîrşitul zilei de 3 iulie a ocupat poziții la vest de Minsk. Pe direcția sud-vest căile de retragere ale inamicului au fost tăiate de trupele frontului vecin. În felul acesta o mare grupare inamică ce se mai afla în raioanele din estul Minskului a fost încercuită.

Moscova i-a salutat pe ostaşii fronturilor 1 şi 3 Bieloruse care eliberaseră capitala Bielorusiei. „Eliberarea Minskului – scria într-un articol de fond la 5 iulie „Pravda” – este o sărbătoare pentru toate popoarele țării noastre”.

În ordinul comandantului suprem, printre marile unități şi unitățile care se distinseseră cu prilejul eliberării Minskului, figura şi Divizia 240 aviație de vînătoare, divizia noastră. În istoria ei de luptă Operația Bieiarusia ocupă un loc deosebit: în toate etapele importante ale acestei operații strategice de foarte mare anvergură în desfăşurarea războiului noi am primit mulțumiri din partea comandantului suprem.

După eliberarea Minskului divizia noastră a participat la lichidarea grupării inamice încercuite. Un mare rol în îndeplinirea acestei sarcini au jucat prietenii noştri, piloții Diviziei 1 aviație de asalt de gardă şi ai Diviziei 6 aviație de bombardament de gardă. Ca şi în cursul întregii operații noi am asigurat avioanele de asalt şi pe cele de bombardament. În săptămîna ce a urmat eliberării Minskului piloții diviziei au efectuat 312 zboruri de luptă pentru însoțire, au îndeplinit multe misiuni independente de asalt şi au apărat Minskul de incursiunile aviației duşmane. În acele zile am doborît 18 avioane. S-au distins piloții A.S. Korolev, T.I. Aleinikov, F.T. Buturlin, F.M. Baliuna, P.N. Krivko, A.M.

Jarov şi alții.

Hitleriştii încercuiți depuneau toate eforturile pentru a ieşi din inel. Regrupîndu-se permanent, concentrîndu-şi forțele ba într-un loc, ba în altul, ei încercau să străpungă blocada. În condițiile înaintării rapide a trupelor sovietice spre apus nu era posibil să creezi un puternic sistem de fortificații care să blocheze gruparea inamică pe un teritoriu atît de vast; acest fapt dădea hitleriştilor anumite speranțe. Ele erau însă iluzorii, deoarece gruparea rămăsese mult în spatele frontului nostru şi era supusă unor lovituri continue; a scoate în aceste condiții forțe cît de cît importante era imposibil. Dar, cu prețul unor eforturi extraordinare, unități puțin numeroase ale inamicului reuşeau uneori în unele sectoare să iasă din încercuire; în aceste cazuri, aviația de asalt şi de bombardament lovea continuu aceste coloane pînă la lichidare.

Odată, în atmosfera specifică acelor zile, am auzit în eter indicativul statului major al Armatei aeriene şi apoi vocea comandantului. Timofei Timofeevici Hriukin ordona tuturor avioanelor de asalt şi de bombardament aflate în aer să se deplaseze urgent în sectorul unde se afla statul major, deoarece de el se apropia o mare grupare inamică cu numeroase tancuri, care reuşise să iasă din încercuire. Şi avioanele de vînătoare au primit ordin să ia cu asalt această grupare.

Situația era gravă: statul major al Armatei aeriene îşi crease un dispozitiv de apărare şi se pregătea febril pentru evacuare. Cînd primele noastre grupuri trimise acolo au început să acționeze, avangarda grupării se afla la patru-cinci kilometri de statul major.

Lupta a durat vreo cinci-şase ore. Pentru lichidarea acestei amenințări neaşteptate a fost nevoie de forțe de aviație considerabile. La început duşmanul a fost oprit şi parțial împrăştiat, iar ulterior distrus complet. Totul putea să nu se termine aşa, dacă gruparea germană ieşea din inel noaptea, căci forțele principale ale frontului erau acum la vest de Minsk, la îndemînă nu aveam nici un fel de rezerve; hitleriştii puteau face mult rău. Aşa cum se întîmplă pe front,

după ce emoțiile trec, unii comandanți de-ai noştri din aviație zîmbeau cînd îşi aminteau de neaşteptatul SOS din eter adresat piloților de către comandantul lor. Dar eu mi-am amintit cum, cu cîteva zile în urmă, statul major al diviziei s-a aflat la Tolocin într-o situație similară şi de aceea nu am împărtăşit considerațiile ironice pe această temă. Doresc numai să precizez un lucru: cu toată conştiinciozitatea piloților noştri, nici una din grupările inamicului care ieşise în acele zile din încercuire nu fusese supusă unor atacuri atît de îndelungate, metodice şi distrugătoare ca aceea care, probabil fără să ştie, a reprezentat un pericol direct pentru statul major al Armatei aeriene. După acest incident, dacă el poate fi numit aşa, comandantul a mulțumit personalului unităților, care-i venise atît de repede în ajutor.

În aceleaşi zile, mai exact la 6 iulie, o altă grupare germană a încercat să pună stăpînire pe aerodromul de lîngă Ozerțo, la 12 kilometri sud-vest de Minsk. Tentativa a eşuat, iar hitleriştii au fost lichidați.

În raionul Volma erau încercuite două grupări mari de trupe ale inamicului. Una dintre ele avea în frunte pe comandantul Corpului XII armată, generalul Müller. În timpul unei încercări de a ieşi din inel, generalul a căzut prizonier. La interogatoriu el a declarat: „Situația a devenit insuportabilă. Sîntem izolați. Avem pierderi grele. Mii de răniți. Aceştia sînt abandonați fără să li se acorde vreun ajutor. Toți ostaşii sînt înfometați". La 8 iulie, după ce a capitulat, Müller a ordonat „încetarea imediată a luptei". El a fost condus de organele politice militare sovietice pînă la trupele germane încercuite. Acestea s-au predat în masă.

Astfel s-a desfăşurat lichidarea trupelor hitleriste încercuite în Bielorusia. Un rol important a jucat şi aviația noastră. În acele zile comandantul a ordonat de cîteva ori Diviziei 240 să patruleze cu escadrile deasupra Minskului: comandamentul nostru nu excludea eventualitatea ca aviația de bombardament germană să încerce să bombardeze oraşul sau trupele noastre pentru a uşura situația grupurilor lui încercuite. Piloții Diviziei 240 au întîlnit în aer doar grupuri rare şi puțin numeroase de avioane de vînătoare germane.

Bombardierele nu au apărul; era evident că, după o asemenea înfrîngere zdrobitoare, Înaltului Comandament german nu-i mai păsa de unitățile lui încercuite la est de Minsk.

La 5 iulie trupele frontului au eliberat Molodecino şi luptau pentru oraşul Lida. Regimentul 900 de vînătoare din divizia noastră, 240, a participat la luptele din sectorul Molodecino şi a fost decorat cu ordinul „Steagul Roşu”.

La 10 iulie, printr-un decret al Prezidiului Sovietului Suprem al U.R.S.S., şi Divizia 240 aviație de vînătoare a fost decorată cu ordinul „Steagul Roşu”.

La 9 iulie a fost curățat de hitlerişti oraşul Lida. Statul major al diviziei, Regimentul 133 de vînătoare de gardă şi Regimentul 900 de vînătoare au fost dislocate în zona Lidei. În aceste zile şi Regimentul 133 aviație de gardă a devenit purtător al ordinului „Steagul Roşu” pentru contribuția lui la luptele de eliberare a acestui oraş. Piloții noştri efectuau o permanentă cercetare aeriană pentru front şi continuau să însoțească avioane de bombardament şi de asalt. Trupele frontului înaintau impetuos spre apus, iar flancul lui stîng spre granițele Prusiei Orientale.

În mai puțin de o lună de la declanşarea Operației Bielorusia, Frontul 3 Bielorus parcursese, luptînd, peste 400 de kilometri. Ritmul înalt al înaintării făcea necesare numeroase redislocări. În acest interval fiecare regiment a schimbat cîte 4–5 aerodromuri. Faptul impunea o temeinică pregătire de navigație a personalului, deoarece, în condițiile unei schimbări atît de frecvente a amplasamentelor, orientarea în aer devenea deosebit de dificilă. În divizie erau mulți piloți tineri, dar nu-mi amintesc ca la schimbarea aerodromului vreunul din ei să piardă orientarea şi să nu-şi găsească noul amplasament. Şi aceasta în situația în care eram nevoiți să acționăm deasupra unor păduri întinse, unde semnele caracteristice lipseau complet.

Personal, în perioada respectivă am efectuat peste 20 de zboruri şi am purtat circa 10 lupte aeriene. Lupte, cum spun aviatorii, „neprestigioase”, fără rezultate concrete. Cauza – caracterul acțiunilor. Zburam în grupuri de însoțire,

„priponit” de aparate Il-2 şi Pe-2 şi nu aveam dreptul să dau subalternilor un exemplu prost în goana după mărirea numărului de avioane doborîte de mine. În schimb, în această modestă, cotidiană, dar deosebit de responsabilă activitate, am studiat bine personalul de zbor al regimentelor şi m-am convins că piloţii noştri de la toate nivelele s-au maturizat ca luptători şi comandanţi, că sînt bine pregătiţi pentru acţiuni de luptă în orice condiţii. Aceştia erau de pe acum luptători aerieni căliţi, combativi, care în orice zbor de luptă urmăreau victoria şi numai victoria ! Cu doi ani în urmă pe Frontul de Nord-Vest nu puteam decît să visez la timpul creşterii considerabile a forţei şi maturităţii de luptă.

La 16 iulie personalul diviziei a primit din nou mulţumiri din partea comandantului suprem; de data aceasta piloţii se evidenţiaseră în luptele pentru oraşul Grodno.

Între timp, la mijlocul lui iulie trupele aripii drepte a frontului au forţat Nemanul şi au cucerit capete de pod pe malul lui stîng. Aici inamicul a adus rezerve, astfel că luptele pe Neman au căpătat un caracter de durată. Situaţia se schimbase: după o lună de retragere continuă hitleriştii reuşiseră să-şi refacă un front defensiv continuu şi să-şi organizeze conducerea trupelor. Toate genurile de cercetare au stabilit că numai pe direcţia Kaunas, la 15 iulie acţionau peste 10 divizii de infanterie şi tancuri ale inamicului. Acesta lovea tot mai intens capetele noastre de pod de pe malul stîng al Nemanului, dar marile unităţi ale frontului se fixaseră bine acolo şi respingeau toate contraatacurile. Pentru a relua înaintarea era nevoie însă de o pregătire serioasă, de aducerea rezervelor şi de regruparea forţelor.

În această perioadă aviaţia a dat un mare ajutor unităţilor de pe capetele de pod. Divizia noastră a însoţit în acest sector avioane de bombardament şi asalt, care au jucat un rol esenţial în respingerea contraatacurilor duşmanului. Caracteristic pentru activităţile noastre de luptă din acele zile era faptul că toate zborurile – şi de însoţire, şi de cercetare aeriană, şi de altă natură – le efectuam pe întreaga rază de acţiune a avioanelor de vînătoare. În cazul unei lupte aeriene de durată mai mare putea să se termine carburantul, ceea ce

făcea imposibilă întoarcerea acasă. De aceea piloții aveau însemnate pe hartă toate aerodromurile noastre care puteau fi folosite în situații grele.

În curînd, din cauza condițiilor meteorologice nefavorabile în acțiunile de luptă ale aviației a intervenit o pauză. Am decis s-o folosim şi pentru a organiza o seară consacrată sărbătoririi decorării regimentelor şi diviziei cu ordinul „Steagul Roşu”.

La festivitatea de la Lida s-au strîns cei mai buni piloți, tehnicieni şi specialişti care se distinseseră în luptele pentru Vitebsk, Orşa, Borisov, Minsk, Molodecino, Lida, Grodno. A fost invitată conducerea Diviziei 1 de asalt de gardă, a Diviziei 6 de bombardament de gardă, conducătorii organelor de partid şi de stat din oraş.

Deschizînd festivitatea am făcut un scurt bilanț al activității de luptă a diviziei. El era impresionant. De la 23 iunie la 1 august 1944 divizia a îndeplinit 2 637 de zboruri de luptă, din care peste jumătate pentru însoțirea avioanelor de asalt şi de bombardament. În cele cinci săptămîni cei pe care i-am însoțit nu au înregistrat pierderi. Piloții noştri au doborît în acest interval de timp 22 avioane inamice; noi am pierdut 17. Două aparate Iak-9 au fost doborîte de artileria antiaeriană a duşmanului. Au pierit 12 piloți. În lupte s-au evidențiat piloții de vînătoare S.M. Brajneț, D.P. Moțakov, I.K. Somov, I.I. Tumanski, A.N. Derkaci, B.P. Boiko, P.K. Lobas, N.A. Duman, I.I. Iaremenko, A.S. Korolev, F.T. Buturlin, F.M. Baliun, P.N. Krivko, A.M. Jarov, T.I. Aleinikov şi alții. Cu multă abnegație a acționat personalul tehnico-ingineresc al marii unități. În condițiile redislocărilor frecvente sarcinile lui au crescut considerabil.

Oamenii mă ascultau nu numai cu atenție, dar şi cu o deosebită tensiune solemnă. Voiau să audă cuvinte plăcute despre datoria îndeplinită, să le audă tocmai în acest cadru sărbătoresc, în prezența tuturor. Ne întruneam cu toții, tot personalul pentru prima oară. Ne adunam la conferințe pentru alte treburi, urgente, dar pentru o asemenea adunare festivă nu avusesem timp.

Mă gîndeam că divizia a devenit o familie de luptă unită, armonioasă. Fiecare regiment avea climatul lui, un tip specific de relații, trăsături proprii de viață, aşa cum avea fiecare unitate pe front. Dar deasupra tuturor exista înainte de toate, aşa cum demonstraseră luptele, ceva unic, comun fiecărui om – spiritul înaltei răspunderi, spiritul colectivismului, al întrajutorării, al solidarității de luptă. Un rol uriaş l-au jucat în crearea acestui climat lucrătorii politici, organizațiile de partid şi de tineret. Veteranii diviziei: şeful secției politice, locotenent colonelul Nikolai Filippovici Korotkov, locțiitorul lui, maiorul Aleksandr Efimovici Saratovțev, ajutoarele lui, căpitanul Arsenti Sergheevici Vasiliev şi locotenentul major Mitrofan Timofeevici Brajnik erau specialişti cu autoritate, buni cunoscători ai muncii din acest domeniu. Ei lucrau neobosit, inteligent şi coordonat. Deosebit de capabili erau şi locțiitorii comandanților de regiment cu munca politică: maiorul G.G. Markatanov în Regimentul 86, locotenent colonelul V.F. Stencenko în Regimentul 133, maiorii I.O. Kutasin, V.V. Boikov în Regimentul 900. Regimentul 133 de gardă – fostul meu regiment, 42 – avea prin tradiție o puternică organizație de partid şi de tineret. Organizator de partid al regimentului era maiorul M.B. Raihlin, iar organizator de Comsomol locotenentul V.A. Cernosvitov. Activul de partid şi cel de Comsomol ale regimentului se sprijineau în activitatea lor pe vasta experiență a comandanților de escadrile. Locotenent colonelul V.F. Stencenko fusese înainte de război tot pilot, cunoştea perfect subtilitățile zborului şi era unul dintre oamenii cu mare prestigiu din unitate.

În general am avut noroc – lucrătorii noştri politici erau „zburători". De pildă, maiorul I.O. Kutasin era un pilot excelent. Modest, chiar timid, locțiitorul politic era un luptător curajos şi cu o voință puternică. Toți îl iubeau foarte mult. Zbura minunat şi împărțea cu camarazii lui toate vicisitudinile vieții de front – şi la sol şi în aer – era foarte bun prieten cu comandantul regimentului, locotenent-colonelul A.F. Hotinski. Datorită în mare măsură calităților personale ale comandantului şi locțiitorului politic, Regimentul 900, în

care erau cei mai mulți piloți tineri, a devenit cea mai puternică unitate de luptă. Moartea maiorului I.O. Kutasin în luptele de pe frontul de la Kalinin i-a zguduit pe toți.

În cursul Operației Bielorusia în regiment a venit un alt locțiitor politic combatant, maiorul de gardă V.V. Boikov. Pilot de luptă experimentat, V.V. Boikov fusese distins cu trei ordine „Drapelul Roşu", cu ordinul „Războiul pentru Apărarea Patriei" clasa I şi cu alte ordine şi medalii. Era un lucrător politic energic, competent, găsea repede un limbaj comun cu oamenii, dar ardea de dorința de a deveni comandant. Spre sfîrşitul Operației Bielorusia a fost transferat în altă mare unitate unde a primit o funcție de comandă; locțiitor politic al Regimentului 900 a devenit maiorul G.T. Merțalov, tot un fost pilot. Ca şi în celelalte regimente, o vastă muncă de partid şi politică au desfăşurat în rîndurile personalului acestui regiment experimentații comandanți de escadrilă, comuniştii P.P. Prosianik, F.T. Buturlin şi G.R. Danilin.

Adresîndu-mă la sfîrşitul alocuțiunii mele, rostite la memorabila festivitate, tovarăşilor mei de luptă, am spus:

— Cu un colectiv ca Divizia 240 aviație de vînătoare „Nevel" purtătoare a „Drapelului Roşu" poți îndeplini orice misiune. Chem tot personalul diviziei să răspundă la distincția dată de patrie prin fapte vitejeşti, să amplifice tradițiile ei glorioase şi să fie în primele rînduri ale marilor unități ale F.M.A. ale Armatei Roşii !

A fost o seară de neuitat. Multe cuvinte sincere de mulțumire pornite din inimă au auzit vînătorii noştri de la Stepan Dmitrievici Prutkov şi de la Grigori Alekseevici Ciucev – comandanții glorioaselor divizii de aviație de gardă cu care luptaseră umăr la umăr. Emoționant au vorbit şi reprezentanții locuitorilor oraşului Lida, la eliberarea căruia piloții noştri participaseră deosebit de activ.

Cum era şi firesc, seara sărbătorească s-a încheiat cu un concert. Deşi artiştii erau de-ai noştri, amatori, obişnuiți mai mult să repare avioanele proprii şi să le doboare pe cele inamice decît să joace pe scenă, concertul a avut un mare succes, spectatorii satisfăcuți nu s-au zgîrcit cu aplauzele.

Ne aşteptau lupte grele pe cerul Lituaniei şi al Prusiei Orientale.

CADOUL MAREŞALULUI NOVIKOV

Vreme îndelungată în cursul Operației Bielorusia (apoi şi al Operației Prusia Orientală) am fost vecini şi buni tovarăşi de luptă cu piloții Diviziei 303 aviație de vînătoare, comandată de generalul-maior de aviație Gheorghi Nefedovici Zaharov. Aceleaşi servicii de spate serveau ambele divizii. Întregul drum de luptă Divizia 303 îl parcursese în cadrul Armatei 1 aeriene; era o mare unitate puternică şi îşi cîştigase o glorie meritată pe front.

În cursul operației şi ulterior, diviziile 240 şi 303 au primit misiuni de luptă similare, pe care le-au îndeplinit cu forțe unite. Cunoşteam mulți piloți renumiți din Divizia 303, iar ei îi cunoşteau pe luptătorii noştri. Cînd ne-a fost greu ne-am ajutaț unii pe alții. În componența Diviziei 303 aviație de vînătoare a luptat celebrul regiment francez Normandie.

Am avut ocazia să-i văd pe piloții francezi şi la sol şi în aer. Deşi istoria de luptă a regimentului Normandie este cunoscută oamenilor sovietici, însăşi participarea acestuia la războiul cu germanii în componența F.M.A. ale Armatei Roşii este în istoria conflagrației mondiale un fapt extraordinar şi îndeamnă la meditație. Istoria ultimului război nu oferă prea multe exemple vii şi convingătoare de felul cum oameni diferiți prin sisteme politice, fel de gîndire, deprinderi sociale şi obiceiuri naționale pot depăşi aceste bariere serioase în numele a ceea ce este mai de preț, în numele a ceea ce este sensul existenței omului în genere. Că acest fapt a fost posibil, iată esențialul ! Dar acum vreau pur şi simplu să relatez cîteva întîmplări al căror martor am fost şi care pe atunci aveau pentru viața noastră de front valoarea unor fapte cotidiene.

Într-o zi am venit la vecini pe aerodromul de campanie Şatalovo pentru a ne pune de acord asupra unor probleme

legate de activitatea de luptă viitoare. Acolo l-am întîlnit pe generalul G.N. Zaharov în compania personalului de comandă al Regimentului Normandie. Împreună cu ei se afla şi comandantul Regimentului 18 aviație de gardă, locotenent-colonelul A.E. Golubov. Aviatorii francezi cooperau foarte frecvent în aer cu el şi erau dislocați destul de des pe acelaşi aerodrom. Se discutau probleme profesionale, uneori se încingeau dispute – caracteristice acelor ani – pe tema: care avion de vînătoare este mai bun, La sau Iak ? Divizia 303 era dotată cu aparate de ambele tipuri. Însuşi comandantul diviziei zbura pe un La-5 şi de aceea lăuda acest aparat. Francezii luptaseră de la bun început numai pe Iak-uri (Iak-1, Iak-7, ulterior Iak-3), se obişnuiseră cu el şi îl îndrăgiseră, din care cauză comandantul Regimentului Normandie, maiorul Pierre Pouyade, cu temperamentu-i național specific, îl contrazicea pe Gheorghi Nefedovici şi nu voia deloc să fie de acord că Iak-ul era cu ceva inferior La-ului. Atunci generalul i-a spus:

— Dumneavoastră nu ați luptat pe La. Zburați cu el, pilotați-l şi apoi trageți o concluzie definitivă.

Foarte aproape se afla gata de decolare un La-5. Fără a se lăsa prea mult rugat, Pouyade s-a suit în avion, a pornit motorul, a rulat şi a decolat. A forțat puțin avionul la accelerare, iar apoi l-a pus brusc pe panta de urcare cu un unghi mai mare decît se obişnuia. Fără să micşoreze acest unghi, a luat înălțime. Viteza avionului s-a redus mult şi curînd La-5 aproape că „atîrna” de motor.

Generalul Zaharov s-a alarmat:

— Ce face ? Imediat motorul se va cala şi va veni sfîrşitul.

Dar, ca şi cum ar fi auzit aceste cuvinte, Pouyade a mărit viteza şi chiar deasupra aerodromului a executat impecabil cîteva figuri de înalt pilotaj, etalînd atîta uşurință şi eleganță, ca şi cum toată viața ar fi zburat pe aparate La. Totul atesta o mare măiestrie.

Comandantul Regimentului Normandie a aterizat chiar în „T”, a rulat, a oprit motorul, a ieşit din cabină şi a spus:

— Avionul este bun, dar greoi la comenzi. Iak-ul este mai uşor şi mai bun.

Generalul Zaharov a observat:

— Motorul avionului este nou, nu e rodat, şi nu este permis să atîrni de motor. Intră o aşchie, motorul se calează şi atunci capacul...

Pierre Pouyade a înțeles această aserțiune în felul său.

— Lupta aeriană se duce la turația maximă a motorului – a spus el. Acesta-i război şi nu zbor turistic. Cine va mai cumpăra motoare de la această firmă, dacă ele nu vor funcționa.

Ne-am privit unii pe alții şi am zîmbit. Un asemenea mod de a pune problema nu ne trecuse prin minte. Aveam un avion de vînătoare cu răcire cu apă – Iak-ul – şi altul cu răcire cu aer – La-ul. Un aparat de luptă minunat, rapid, trainic, cu armament puternic. Cu alte cuvinte, pe noi ne preocupa numai perfecționarea continuă a măiestriei de zbor. Şi deodată ni se pune întrebarea: cine va „cumpăra" La-5 de la „firmă" dacă nu-i place aparatul ?

Pierre Pouyade nu putea nicicum să înțeleagă de ce zîmbeam, iar noi nu reuşeam să-i explicăm reacția noastră. E adevărat, generalul G.N. Zaharov a spus ceva despre faptul că „firma" e verificată şi e absolut serioasă. Astfel s-a încheiat această discuție despre avioane, al cărei martor întîmplător am fost. Cu această ocazie generalul G.N. Zaharov mi-a făcut cunoştință cu comandantul Regimentului Normandie.

Ulterior diviziile noastre au continuat să fie dislocate una lîngă alta. Am văzut de multe ori cît de înverşunat şi curajos luptau piloții francezi cu hitleriştii. Nu o dată piloții Diviziei 240 îi ajutau pe francezi şi ei pe noi. În situațiile cele mai grele ei erau tovarăşi de luptă de nădejde. Printre francezi erau mulți maeştri ai luptei aeriene, cu o mare eficacitate. Cinci piloți ai Regimentului Normandie au primit înaltul titlu de „Erou al Uniunii Sovietice". În Armata 1 aeriană toți îi cunoşteau pe francezi şi toți îi iubeau. Piloții noştri sufereau mult cînd auzeau că francezii au înregistrat pierderi. Iar aceştia – aşa cum le stă bine unor luptători autentici – continuau lupta cu şi mai mare înverşunare. Din 108 piloți francezi 42 au pierit pe frontul de luptă.

Pe luptătorii din Normandie i-am văzut pentru prima

oară pe cer la declanşarea Operației Bielorusia. La început nu-i vedeam, ci numai le auzeam glasurile în eter. Conversația era calmă – supremația noastră aeriană era deplină. Auzeam chiar cîntece franțuzeşti; aflîndu-se în aer, prietenii noştri de luptă obişnuiau să cînte, ceea ce contravenea regulamentului, dar demonstra dispoziția lor excelentă. Presupuneam că în luptă francezilor nu le arde de cîntat. Imediat ce situația se complica, totul revenea la normal. Aşa s-a întîmplat, în special în timpul luptelor din Prusia Orientală, cînd inamicul şi-a sporit numărul avioanelor aproape de trei ori, iar raportul de forțe în aer existent în sectorul nostru de front practic s-a egalizat.

Piloții Regimentului Normandie au parcurs un drum de luptă greu, care a început în primăvara anului 1943 pe Frontul de Vest.

La Orel şi la Paris, acolo unde a început şi s-a încheiat drumul de luptă al Regimentului Normandie, faptele de eroism ale piloților patrioți francezi au fost imortalizate în denumiri de străzi. Au fost create muzee ale gloriei luptei, ale prieteniei frățeşti a reprezentanților popoarelor francez şi sovietic care au luptat contra fascismului.

La sfîrşitul lui iulie, după regrupare, trupele frontului au trecut la ofensivă pe direcția Kaunas. Înaintarea era lentă – inamicul opunea o rezistență dîrză. În retragere hitleriştii incendiau satele, distrugeau podurile, minau drumurile. Unele localități au trecut de multe ori dintr-o mînă în alta. Germanii voiau cu orice chip să cîştige timp pentru a încheia pregătirea aliniamentelor defensive care acopereau granițele Prusiei Orientale.

În pofida rezistenței puternice, trupele noastre înaintau implacabil spre vest şi la 1 august au eliberat Kaunasul – un punct extrem de important al apărării duşmane pe direcția Prusiei Orientale.

În acele zile divizia noastră desfăşura lupte intense. Se schimbau sectoarele, în fața trupelor în ofensivă apăreau noi aliniamente defensive ale inamicului, şi din nou acționau fără odihnă prietenii noştri de pe avioanele de asalt şi de

bombardament, iar noi le asiguram condiții pentru a lovi exact şi nimicitor. În plus, efectuam o intensă cercetare aeriană. În comparație cu prima jumătate a Operației Bielorusia, acum, în faza ei finală, cînd luptele se duceau pe teritoriul Lituaniei, aveam destul de mult de făcut în ceea ce priveşte principala noastră menire. Aici, pe căile de acces în Prusia Orientală hitleriştii concentraseră multe forțe aeriene, aducînd de pe alte direcții cîteva escadre de luptă. Începuseră să apară din nou grupuri de 15–20 de bombardiere duşmane, pe care în timpul zdrobirii germanilor în Bielorusia aproape că nu le văzuserăm. Ele zburau sub acoperirea Messerschmitt-urilor, bombardau unitățile înaintate ale trupelor frontului şi trecerile peste Neman. Piloții noştri duceau acum lupte aeriene înverşunate şi frecvente. Rezistența crescîndă a duşmanului la sol şi în aer ne arăta că ne apropiam de o parte a teritoriului Germaniei hitleriste de importanță vitală şi că acest teritoriu este bîrlogul ei, centrul militarismului german pe care hitleriştii îl vor apăra cu îndîrjire şi pînă la capăt.

Imediat după ce bombardierele germane au început incursiunile regulate în grupuri mari, a trebuit să plec cu stația radio de dirijare într-o zonă la sud de Kaunas. Din nou – pentru a cîta oară ? – ne prindea bine experiența cîştigată în luptele de pe frontul de la Leningrad şi de pe cel de la Kalinin. Piloții noştri executau cîte 3–4 zboruri pe zi, iar eu mă aflam cu stația radio alături de linia întîi şi dirijam acțiunile avioanelor de vînătoare direct din sectorul lor de acțiune. Creşterea intensității luptei este atestată de unul dintre evenimentele memorabile ale acelor zile.

După ce am primit înştiințarea despre apropierea unui mare grup de avioane inamice, am ridicat în aer formația de serviciu de avioane de vînătcare condusă de căpitanul P.K. Lobas. I-au indicat obiectivul, iar eu, fără să ştiu exact numărul avioanelor duşmane, dar presupunînd că evoluează, ca de obicei, cel puțin trei grupuri de nouă Ju-87, am ridicat în aer suplimentar încă două formații de avioane de vînătoare.

Între timp căpitanul Lobas, care trebuia deja să fi atacat

inamicul ce se apropia, întîrzia s-o facă. În orice caz, după ceea ce se întîmplă în eter, poți întotdeauna să stabilești cînd începe lupta. Dar în eter era liniște...

Am luat legătura cu capul de formație și i-am cerut să-mi prezinte situația. Totul a devenit dintr-o dată clar: de linia frontului nu se apropiau 20–30 de bombardiere, cum presupusesem, ci opt grupuri de nouă sub acoperirea puternică a Messerschmitt-urilor ! Pilot experimentat și curajos, căpitanul P.K. Lobas alesese o poziție pentru a ataca eficace acest mare grup de avioane cu forțele lui limitate.

— Atacați mai decis – am spus eu. – Sosesc întărituri.

După ce a primit comanda Lobas a atacat imediat; în acest moment s-a apropiat și al doilea grup al nostru.

Piloții conduși de Lobas au efectuat cu succes primul atac, după care au antrenat serios în luptă toate Messerschmitt-urile de acoperire. Astfel, cel de-al doilea grup al nostru a avut posibilitatea să lovească bombardierele vrăjmașe fără să întîmpine prea multe obstacole. În curînd căpitanul I.F. Motuz, Erou al Uniunii Sovietice – un pilot ce s-a acoperit de glorie încă în 1942 pe Frontul de Nord-Vest – a sosit cu al treilea grup, care s-a și angajat în luptă. Se apropia și al patrulea grup, condus de căpitanul S.M. Brajneț. Ajungînd în sectorul respectiv, el a raportat: „Văd o formație alcătuită din două grupuri de nouă”. I-am ordonat s-o atace imediat. Căpitanul și-a condus coechipierii în atac; capul de formație al grupului de Ju-87 a luat foc, formația de luptă a bombardierelor s-a destrămat.

Această confruntare, la care participaseră de ambele părți peste 100 de avioane, a durat 20 de minute. Hitleriștii au fost împrăștiați, iar bombardamentul zădărnicit. Multe aparate de-ale noastre s-au întors avariate, dar inginerii și tehnicienii regimentelor le-au reparat repede.

În cursul lunii august unul din regimentele diviziei s-a mutat pe aerodromul Oranî, celelalte, mai tîrziu, la Prelai. Principalele lupte se desfășurau acum la vest și nord-vest de Kaunas. Inamicul adusese aici cîteva divizii de tancuri și infanterie și continua să-și sporească forțele aeriene. La începutul lui august el dispunea în fața frontului nostru de

765 de avioane, iar la sfîrşitul lunii, în pofida pierderilor, de 840. După caracterul luptelor ne-am dat seama că pe direcţia noastră comandamentul hitlerist aruncase escadre de aviaţie foarte bine pregătite.

În august trupele frontului au respins puternice contraatacuri ale inamicului pe direcţia Şiauliai. Aici acţiona principala grupare de tancuri inamice. La respingerea acestor contraatacuri au participat activ avioanele de asalt şi de bombardament. Noi am asigurat activitatea lor, am efectuat singuri acţiuni de asalt asupra unor concentrări de forţă vie şi tehnică inamice şi am dat lupte aeriene grele. În cele mai dificile zile din august piloţii noştri efectuau cîte 4–5 acţiuni de luptă pe zi.

Respingînd contraatacuri ale hitleriştilor, marile unităţi ale frontului au atins aliniamentul Raseiniai, Kibartai, Suvalki care se afla foarte aproape de graniţa germană. La 29 august a început pregătirea acţiunilor ce urmau să aibă loc în Prusia Orientală. Trupele au primit ordin să treacă pe poziţii de apărare. Cu aceasta, grandioasa Operaţie Bielorusia se încheia. Frontul strategic al inamicului fusese rupt într-o perioadă scurtă pe o adîncime de 600 de kilometri. Aceasta a fost una dintre cele mai mari operaţii din timpul războiului.

În decursul lunii august Divizia 240 de vînătoare a efectuat 789 avioane-zboruri, a însoţit 878 aparate Il-2 şi 81 Pe-2. În luptele aeriene au fost doborîte 22 de avioane inamice. Noi am pierdut 8 avioane şi 5 piloţi.

Într-una din zilele lui august pe aerodrom au apărut două avioane Iak-3. Acesta era cel mai modern avion de vînătoare, cea mai nouă variantă a familiei Iak-urilor. Cu cîtva timp înainte în „Pravda” apăruse o fotografie a aparatului cu explicaţia că acesta este cel mai uşor şi cel mai bun avion de vînătoare din lume. Fireşte, atunci ne aplecaserăm şi asupra fotografiei şi asupra textului. Dar cine putea şti cînd ne va fi dat să vedem aceste aparate, şi cu atît mai mult să zburăm cu ele. Şi iată că s-a petrecut aproape o minune: după cîteva zile, visul nostru era deja pe aerodrom.

De fapt nu „aproape” o minune, ci o minune autentică.

După ce s-a prezentat, ofițerul superior care a răspuns de transportul acestor avioane de vînătoare de la Saratov la noi a comunicat:

— La dispoziția dumneavoastră. Comandantului de divizie care zboară din partea comandamentului F.M.A. ale Armatei Roşii...

La început nu am ştiut ce să răspund. Un cadou neaşteptat al mareşalului principal de aviație A.A. Novikov. Un cadou pe cinste...

După ce am primit informații despre calitățile tactice şi de zbor ale aparatului şi un scurt instructaj, am efectuat primul zbor de probă pe un Iak-3.

Era realmente cel mai bun Iak, în general, cel mai bun avion de vînătoare din cîte ştiam, un aparat conceput pentru lupta aeriană. Numai pentru luptă. Simplu, comod, docil, necapricios, foarte uşor manevrabil, de mare viteză. Eram entuziasmat. Tocmai la un asemenea avion visam noi piloții la începutul războiului. Dacă ar fi apărut cu trei ani în urmă, altul ar fi fost bilanțul nostru cu Luftwaffe, nu am fi avut atîtea pierderi şi am fi cîştigat mult mai repede supremația aeriană.

Locțiitorul meu, navigatorul diviziei, inspectorul pentru tehnica pilotajului, piloții din conducerea diviziei au trecut la studierea avionului şi după testare au primit permisiunea să zboare pe Iak-3. Toți l-au apreciat ca şi mine: avionul de vînătoare este excepțional. Am efectuat exerciții de luptă între Iak-3 şi Iak-9 şi el şi-a dovedit superioritatea la toate capitolele. Piloții noştri luptau de un an pe Iak-9, pe care ei se obişnuiseră şi pe care îl îndrăgiseră. Cu toate acestea superioritatea era evidentă.

Singurul neajuns al lui Iak-3 era cantitatea mai mică de carburant. Dar acest avion era pentru luptă aeriană şi nu pentru însoțirea aviației de şoc, în special a celei ce acționa asupra unor ținte îndepărtate. Faptul trebuia avut în vedere la utilizarea aparatului Iak-3 în acțiuni de luptă. Fireşte, inamicul ar fi simțit realmente această forță imediat, dacă întreaga noastră divizie ar fi fost dotată numai cu astfel de avioane. Dar trebuia să aşteptăm. Deocamdată aveam numai

două Iak-uri noi. Darul personal al comandantului Forțelor Militare Aeriene...

La începutul lui septembrie am fost convocat de mareşalul Uniunii Sovietice Aleksandr Mihailovici Vasilevski, reprezentantul Marelui Cartier General pe frontul nostru. El mi-a comunicat că mi s-a încredințat sarcina de a primi o delegație militară britanică. Formal, delegația era condusă de un comandor, pe nume Roberts, dar, de fapt, mi-a explicat Aleksandr Mihailovici, şeful delegației era maiorul Trap, un agent profesionist. Oficial delegația venise cu scopul de a studia experiența noastră în ceea ce priveşte cooperarea aviației cu trupele terestre. Deşi grupul era alcătuit din specialişti în aviație, de fapt el urmărea să obțină informații secrete, din care cauză trebuiau luate măsuri pentru păstrarea secretului militar. Concret, a precizat A.M. Vasilevski, urma să fie luate de pe Il-urile care erau dislocate pe acelaşi aerodrom cu noi proiectilele reactive RS-132. Din anumite surse englezii aflaseră că folosim proiectile noi, mai puternice decît cele anterioare şi voiau să le cumpere. Noi le-am dat RS-32, dar deocamdată nu voiam să vindem aceste RS-132.

Am întrebat dacă în caz de nevoie putem să le arătăm aparatul Iak-3. Mareşalul a spus că îl putem arăta, dar să nu comunicăm date tactice de zbor exacte. Să le spunem pur şi simplu că acest aparat este superior celorlalte.

Pe scurt, aveam o serie de indicații detaliate despre felul cum să mă port în cadrul unor relații absolut oficiale, dar, în acelaşi timp, amicale; am aflat că mă vor ajuta (neoficial) doi ofițeri de la Marele Stat Major cu care mă pot consulta în caz că apar unele neclarități

Am înțeles perfect că această misiune nu are în vedere în primul rînd sfera mea directă (utilizarea în luptă a aviației pe fronturile Marelui Război pentru Apărarea Patriei), ci este mai curînd o misiune militaro-diplomatică, deoarece conducerea noastră acordă acestei vizite o importanță destul de mare; se putea spune că, prin voia soartei, fusesem plasat pe orbita înaltei politici internaționale. A.M. Vasilevski îmi dăduse să înțeleg că englezii insistaseră de mult asupra

acestei vizite, dar că, sub diverse pretexte, conducerea noastră o amînase, pentru că nu voiam deloc să avem pe front un grup atît de bine pregătit de agenți britanici. Acum o acceptasem cu anumite rezerve, pe care, practic, trebuia să le realizez eu, un reprezentant combatant al aviației sovietice. Şi am mai înțeles că dacă delegația ar fi fost americană, ar fi existat mai puține greutăți şi restricții, deoarece în relațiile ce se stabiliseră în timpul războiului între şefii de stat – aliații din coaliția antihitleristă – poziția față de Uniunea Sovietică a preşedintelui Roosevelt era apreciată într-o anumită măsură mai deschisă şi mai onestă decît poziția premierului Churchill.

După ce mi-a prezentat amănunțit situația, Alexandr Mihailovici Vasilevski şi-a luat rămas bun de la mine şi mi-a urat succes. În următoarele 12–15 zile eu urmam să-mi manifest calitățile de diplomat militar. Întrucît nu mă gîndisem niciodată la o activitate pe tărîm internațional, nu ştiam, desigur, dacă posed asemenea calități. Şi imediat ce m-am despărțit de A.M. Vasilevski m-au năpădit o mulțime de „dacă”: „dacă vor voi”, „dacă vor insista”, „dacă vor încerca”. Într-o asemenea situație nu puteam să folosesc uzitatele „nu ştiu”, „nu este de competența mea”, „nu se recomandă” ş.a. În general o misiune inițial absolut clară a început să presupună complicații ce nu se încadrau în nici un fel de reglementări. După întoarcerea mea la Prelai m-am gîndit că cel mai simplu ar fi să urc delegația în avioane de vînătoare – doar e alcătuită din piloți ! – şi s-o duc într-o misiune de acoperire a trupelor de uscat. Atunci totul le va fi clar: şi mijloacele de cooperare cu infanteria, şi posibilitățile avioanelor noastre de vînătoare (precum şi ale germanilor). Această idee m-a mai dispus puțin.

Pentru primirea şi găzduirea delegației a fost desemnată şcoala din Prelai. Au reparat-o rapid, au adus de la Vilnius mobilă bună, veselă – într-un cuvînt, tot ceea ce e necesar pentru o primire la nivel înalt. În acelaşi timp am schimbat, în sfîrşit, echipamentul personalului diviziei: au dat îmbrăcăminte şi cizme noi; în cantinele aerodromului au apărut perdele scrobite, fețe de mese şi au îmbunătățit

hrana.

Delegația engleză, alcătuită din 14 persoane, a sosit cu un avion de transport Si-47. După schimbul de saluturi, l-am invitat pe conducătorul oficial al delegației, comandorul Roberts, în maşină. Pentru ceilalți membri ai delegației fuseseră pregătite alte automobile. Din primele momente ale întîlnirii a apărut o situație neprevăzută: încălcînd orice reguli de bună cuviință, o altă persoană din delegația britanică a insistat să urce în maşină. Am înțeles imediat că e vorba despre maiorul Trap. Am înțeles şi comportarea lui ulterioară. Prin impolitețea lui ostentativă şi lipsa de dorință de a respecta regulile elementare ale etichetei, fără să vrea, maiorul Trap mi-a uşurat sarcina: mi-am manifestat uimirea că un simplu membru al delegației se comportă atît de nemanierat față de propriul lui conducător. Domnul Roberts s-a arătat cumva vexat de comportarea maiorului, dar a tăcut. Făcîndu-mă că nu cunosc limba engleză, i-am transmis pur şi simplu lui Trap prin translator că locul lui este în altă maşină şi am ordonat şoferului să pornească.

Imediat după aceasta, domnul Roberts s-a interesat dacă avem în divizie avioane Iak-3.

— Da – am dat din cap indiferent. – Numai ce le-am primit.

— Le vom putea vedea ? – m-a întrebat grăbit oaspetele nostru.

— Le veți vedea. Dar de ce vă interesează atît de mult tocmai Iak-3 ? – l-am întrebat cu tonul unui om pentru care Iak-3 este un aparat ca toate celelalte.

Comandorul mi-a răspuns că i-a trezit interes fotografia din „Pravda" şi mi-a povestit că el însuşi este pilot de vînătoare şi comandant al unei escadre a Forțelor Aeriene Regale ale Marii Britanii. Am înțeles că escadra lui face parte din apărarea antiaeriană a Londrei şi că a participat la numeroase misiuni de respingere a incursiunilor bombardierelor germane asupra capitalei britanice.

La reşedință totul era pregătit pentru prînz. În ajun studiasem cu ajutoarele mele din Moscova protocolul oficial al micului dejun, prînzului şi cinei. Aceşti băieți de la secția

de relații externe a Marelui Stat Major s-au dovedit mari specialişti în organizarea primirilor. O asemenea masă pregătită pentru delegație văzusem doar în cîteva filme străine înainte de război. Erau aici vinuri italiene şi franceze, whisky scoțian şi alte cîteva băuturi pe care nu le văzusem nici măcar în filme. Fireşte erau şi tot felul de apetitive: de la castraveți şi ciuperci conservate la vînat, icre şi somon.

Un timp, prînzul s-a aflat în centrul atenției oaspeților. Am folosit prilejul şi i-am întrebat cum vom bea: după protocol sau ca pe front ? După care am adus din rezervele noastre o sticlă care nu era atît de arătoasă, precum cele cu vin italian şi coniac francez. Era o vodcă obişnuită, şi oaspeții noştri au arătat că au înțeles despre ce este vorba. „Russian vodka, Russian vodka !” a exclamat într-un glas întreaga delegație. Trebuie să spun că în cursul celor două săptămîni ce au urmat nici una din frumoasele sticle franceze şi italiene nu au fost deschise.

Cît priveşte partea esențială a vizitei, din primele zile am organizat acțiuni în deplină conformitate cu programul oficial. Pentru expuneri m-am pregătit minuțios şi dacă pe oaspeții noştri i-ar fi interesat realmente problemele cooperării aviației cu trupele de uscat ei ar fi putut desprinde din ele multe lucruri utile. Dar încă de la a doua şedință a reieşit clar că acest aspect nu-i prea interesează. Domnul Roberts punea invariabil întrebarea: cînd mergem pe aerodrom să vedem Iak-3 ?

În sfîrşit, am planificat şi inspectarea tehnicii de luptă de pe aerodrom. La locul de staționare, într-un sector special se aflau expuse avioanele noastre de vînătoare Iak-76, Iak-9, Iak-9 t – aparate din aceeaşi familie, create de acelaşi constructor şi care adesea se deosebea unul de altul doar prin unele amănunte care la o privire fugară nu le putea sesiza întotdeauna nici cel mai experimentat aviator. Dar oaspeții noştri nici măcar din politețe nu au vrut să arate că-i interesează Iak-urile expuse. După ce a aruncat o privire asupra locului de staționare a avioanelor, domnul Roberts a întrebat decepționat:

— Dar unde este Iak-3 ?

— În curînd îl veți vedea – i-am spus. – Iak-3 se află pe aerodromul Oranî.

Pentru oaspeți am proiectat un pilotaj demonstrativ pe Iak-3; ei nu ştiau despre acest lucru. Trebuia să fie o surpriză. Planul nostru prevedea ca la timpul cuvenit inspectorul diviziei pentru tehnica pilotajului, maiorul Vasili Ivanovici Skupcenko, maestru al pilotajului, pilot de încercare şi excelent luptător, cu care făcusem pereche de multe ori pentru îndeplinirea unor misiuni de luptă, urma să apară deasupra aerodromului pe un Iak-3 şi să demonstreze un înalt pilotaj, începînd de la altitudinea de 20 metri. După aceasta, el urma să aterizeze, să ruleze la locul unde organizăm „expoziția" şi să pună Iak-3 în linie cu celelalte Iak-uri.

Totul s-a desfăşurat conform planului. La timpul stabilit Skupcenko a apărut deasupra aerodromului şi din acel moment oaspeții au privit numai în sus. Ca la o comandă, toți au început să cronometreze timpul de executare a fiecărei figuri de înalt pilotaj, iar unii şi-au scos bloc-notesurile şi au făcut însemnări. Şi celui mai autentic profan îi era clar că aceştia nu erau simpli agenți, ci agenți experimentați. Trebuia să fii specialist bun pentru a aprecia înalta tehnică de pilotaj şi, în plus, să ştii să decelezi din acest tablou date obiective cu privire la posibilitățile tacțice de zbor ale aparatului.

Pilotajul fusese realizat frumos, chiar cu virtuozitate. Complexul de figuri scurt, bine gîndit a permis o evoluție fără pauze. Oaspeții au fost mulțumiți: au apreciat totul la modul profesional.

După ce maiorul Skupcenko a rulat, a oprit motorul şi mi-a raportat despre îndeplinirea misiunii, l-am prezentat conducătorului delegației britanice şi am pornit spre aparat. Comandantul Roberts m-a întrebat dacă putea să urce în cabina aparatului Iak-3. I-am permis. După ce a intrat, şi-a aşezat scaunul şi a început să studieze tabloul de bord; mi-am dat seama imediat că, într-adevăr, nu este un novice în aviația de vînătoare. Aparatura nu reprezenta nici un secret – aceste aparate foarte obişnuite le găseai aproape în fiecare

avion de vînătoare din lume. Maiorul Skupcenko fusese prevenit de mine să nu dea răspunsuri directe la întrebările privind posibilitățile maxime ale avionului. În caz extrem, trebuia să spună că avioanele de abia sosiseră, că documentația tehnică era încă pe drum şi că, în general, caracteristicile lui sînt superioare aparatelor anterioare.

Dar s-a întîmplat o nostimadă. Strălucitul pilot, Vasili Ivanovici, marcat probabil de răspunderea prea mare a făcut „o manevră” nu prea strălucită. Examinînd pe tabloul de bord un manometru, domnul Roberts l-a întrebat pe Skupcenko:

— Ce aparat este acesta ?

Fără să se gîndească prea mult, Vasili Ivanovici a spus repede:

— Nu ştiu nimic, instrucțiunile sînt pe drum.

Domnul Roberts m-a privit cu înțelegere şi mi-a spus calm:

— Totul e clar. Am înțeles...

Englezilor le-a plăcut foarte mult avionul Iak-3. Domnul Roberts a spus chiar că este cel mai bun avion pe care-l văzuse vreodată. Comandorul era, cred, sincer: el era pilot de vînătoare, iar Iak-3 nu putea să nu-i placă unui om cît de cît avizat. Dar, pe de altă parte, discuțiile interminabile despre avion urmăreau, totuşi, să furnizeze date exacte despre el.

După ce problemele cooperării aviației cu trupele terestre fuseseră detaliat expuse de mine şi informarea despre Iak-3 se încheiase, membrii delegației au insistat să fie duşi în liniile avansate; voiau (după cum afirmau ei) să urmărească tot ce li se spusese practic, în lupte aeriene.

A. M. Vasilevski ne avertizase că venirea grupului în linia întîi nu era de dorit. I-am refuzat pe oaspeți, motivînd că această călătorie nu fusese convenită anterior şi că ea nu era prevăzută în program. Au insistat şi au cerut ca această problemă să fie adusă la cunoştință comandamentului superior. Am fost nevoit să raportez lui A.M. Vasilevski. Aleksandr Mihailovici m-a rugat să transmit comandorului Roberts că în această problemă comandamentul frontului nu are instrucțiuni de la Moscova, că plecarea lor acolo nu este

lipsită de riscuri, că se poate solda cu consecințe neplăcute şi de aceea problema trebuie pusă oficial prin ambasada britanică de la Moscova. După cum era de aşteptat, oaspeților noştri nu le convenea varianta.

Aceste două săptămîni au fost pentru mine pline de griji. Cînd englezii insistau mult asupra unui lucru care nu era în program – dar în principiu pentru această eventualitate eram pregătit –, cînd apăreau situații excepționale, generate de obiceiuri ale lor pe care nu puteam să le prevăd dinainte. Odată, bunăoară, ei ne-au rugat să mergem în afara oraşului, la un rîu pitoresc. Credeam că această zi va fi pentru mine într-o anumită măsură mai destinsă: o plimbare în mijlocul naturii, un mic picnic într-o societate bărbătească, discuții obişnuite în jurul mesei etc. Dar iată, că atunci cînd nu mă aşteptam deloc englezii s-au dezbrăcat şi, ca la o comandă, s-au îndreptat spre rîu. Sfîrşitul lui septembrie în Lituania nu seamănă însă cu un sezon obişnuit la Soci. Apa rîului era rece ca gheața. Toată viața am făcut sport, dar să mă arunc într-o apă atît de rec e?... „Ce curajoşi !" – îmi spuneam, cu o stimă nemărturisită, despre aceşti aristocrați (majoritatea membrilor delegației erau reprezentanți ai unor familii aristocrate engleze). În general, în ceea ce priveşte regimul de viață – mîncare, somn, plimbare, exerciții sportive – puteam lua exemplu de la britanici. Toți erau destinşi, într-o minunată formă sportivă.

În momentul în care englezii s-au apropiat veseli de rîu, la mine au venit ajutoarele moscovite şi politicos, dar ferm, mi-au spus:

— Tovarăşe colonel, va trebui să faceți baie şi dumneavoastră.

— În ruptul capului – m-am grăbit să le răspund. – Scăldați-vă voi; acest lucru va fi de ajuns pentru a dovedi politețe şi ospitalitate.

— Nu, sînteți aici stăpînul şi dumneavoastră vi s-a încredințat primirea delegației; va trebui să faceți o baie pentru ca străinii să nu interpreteze refuzul dumneavoastră de a înota puțin ca o lipsă de respect pentru ei.

Ce era să fac ? Ei au avut dreptate: tocmai cînd credeam

că voi scăpa de o baie rece în rîu, englezii, care erau deja pe mal, m-au invitat să mă alătur lor. Nu vă voi mai spune cum mi s-a tăiat respirația cînd m-am aruncat în apă şi cum, spre satisfacția deplină a oaspeților, am sărit ca ars pe mal şi am început să mă masez de zor. Ei au continuat să înoate în rîu ca şi cum nu s-ar fi întîmplat nimic. Numai maiorul Trap nu se scălda, căci, aşa cum am înțeles pe urmă, el „păzea" hainele membrilor delegației; acest gînd nu mi-a venit de la început.

Spre mirarea mea, întîmplarea cu scăldatul nu a rămas un eveniment de „importanță locală". Ulterior, cînd mă aflam la Moscova pentru dotarea Regimentului 86 de gardă cu avioane Iak-3, am fost chemat de mareşalul principal de aviație A.A. Novikov. I-am raportat amănunțit despre participarea diviziei la Operația Bielorusiei şi despre activitatea mea cu englezii. M-a ascultat cu interes, iar pe urmă m-a întrebat:

— Cum a fost cu scăldatul „diplomatic" ? – şi a rîs.

Spre sfîrşitul şederii delegației engleze, comportarea maiorului Trap a devenit absolut insuportabilă; acest om nu avea deprinderile unui aristocrat englez, ci mai curînd ale unui cowboy american. M-a supărat nu numai pe mine, ci şi pe compatrioții săi, care-l suportau pe acest mitocan, care nu cunoştea nici măsura, nici buna-cuviință, cu o iritare prost deghizată. Prinzînd un moment prielnic, unul din membrii delegației (s-a prezentat ca locotenent-colonel, pilot de bombardament) mi-a povestit că pe el îl dezgustă faptul că lucrează pentru un om ca maiorul Trap, că visează să se întoarcă la activitatea predilectă de pilot, dar că cererea lui de a reveni în aviație este ignorată de superiori. Se spovedea cu tristețea surdă a unui om care cîndva a cunoscut vremuri bune, iar acum trebuie să prelucreze informații de spionaj la indicația acestui Trap. Ne plimbam cu barca pe un lac, iar maiorul Trap, care pierduse acest moment, fugea de-a lungul malului în apa pînă la genunchi, gesticulînd disperat şi implorîndu-ne să-l luăm cu noi; privindu-l, locotenent-colonelul a făcut o grimasă ca şi cum l-ar fi durut dinții. Trebuie să spun că maiorul le purta mult de grijă membrilor

delegației, inclusiv comandorului Roberts, şi era suficient ca să încep să vorbesc cu cineva că el şi apărea lîngă noi. Dar, acolo, pe lac, a scăpat prilejul. De altfel, pe Trap l-am neutralizat absolut pe neaşteptate şi într-un fel destul de simplu. De fiecare dată cînd eram nevoit să mă adresez lui, îi spuneam politicos şi respectuos „domnule Drap”. Englezii ştiau deja ce însemna în limbajul soldaților noştri cuvîntul „drap”. De aceea, atunci cînd rosteam „domnule Drap” aristocrații zîmbeau, iar Trap turba de furie. El mă corecta cu insistență, eu mă scuzam, acuzînd proasta mea memorie în ce priveşte, în special, numele străine şi din nou îi spuneam „domnule Drap”. Trap reacționa la cea mai mică ironie la adresa lui, ceea ce era o slăbiciune de neiertat pentru un agent. Fireşte, în acele două săptămîni au fost şi momente care m-au descumpănit puțin – căci nu aveam de-a face cu nişte prostănaci ! – , dar, în ansamblu, vizita delegației britanice a decurs după planul nostru şi nu după acela al şefilor maiorului Trap. Noi ne-am achitat de obligații: programul oficial fusese îndeplinit în întregime, fără amputări. Ulterior nu am auzit niciodată ca în anii războiului vreo altă mare unitate de aviație să fi primit o asemenea delegație militară engleză.

La prînzul de rămas bun s-au rostit numeroase toasturi şi urări de bine, aşa cum se cade între aliați. În ultimul toast al conducătorului delegației, comandorul Roberts, acesta ura Armatei Roşii să intre prima în Berlin; în felul acesta el dădea o înaltă apreciere victoriilor noastre pe frontul sovieto-german. Şi dacă dorința i se va împlini, spunea Roberts, el va executa pe avionul lui de vînătoare un zbor de onoare în cinstea Armatei Roşii deasupra aerodromului central berlinez Tempelhof.

După cum se ştie, dorința domnului Roberts s-a împlinit. Mai mult. În zilele în care trupele noastre ocupau capitala Germaniei hitleriste Divizia 240 aviație de vînătoare era amplasată la periferia nordică a Berlinului, pe aerodromul firmei Heinckel. Aşa că în acele istorice zile mă aflam acolo. Am văzut şi aerodromul Tempelhof pe care se aflau atunci amplasate regimentele Corpului de aviație de vînătoare al

generalului B.A. Sidnev. Dar nici eu şi nici Boris Arsenievici Sidnev nu am văzut zborul de onoare promis de comandorul Roberts. Ceva l-a împiedicat pe comandor să-şi realizeze intenția...

„O UNITATE SPECIAL PREGĂTITĂ"

Au luat sfîrşit puternicele lupte cu gruparea de tancuri inamică din zona oraşului Siauliai. La ele au participat activ divizia noastră împreună cu Divizia 1 de asalt de gardă şi Divizia 6 de bombardament de gardă. În unele zile avuseseră loc lupte acerbe. Inamicul (nu pentru prima oară la intervale scurte) a adus pe direcția noastră forțe suplimentare de aviație, iar în Armata 1 aeriană marile unități se împuținaseră – o serie de corpuri din rezerva Cartierului General fuseseră scoase din componența ei şi trimise pe alte direcții. Deşi supremația aeriană continua să ne aparțină, pentru a menține această situație trebuia să lucrăm foarte mult. Nucleul aviației de vînătoare a armatei era alcătuit acum din două divizii – 240 şi, cea vecină, 303.

În a doua jumătate a lui septembrie frontul a primit completări în forță vie, artilerie, tancuri, muniții, carburanți ş.a. Această perioadă de pregătire a avut o imensă importanță pentru el: urma să distrugă o linie de apărare nu altundeva, ci în Prusia Orientală. Principalele stații de cale ferată unde se descărcau completările şi tehnica erau Kaunas şi Vilnius. În special Vilnius. Parțial descărcarea se efectua şi în stații intermediare, acolo unde fusese refăcută calea ferată. Cercetarea aeriană a inamicului, precum şi agenții lui, care erau în număr mai mult decît suficient în spatele frontului nostru, stabileau cu exactitate punctele principale de descărcare, intensitatea activității, caracterul încărcăturii etc. Ziua nu permiteam inamicului să bombardeze stațiile, dar hitleriştii au început să efectueze incursiuni metodice noaptea. Bombardau din zbor orizontal, de la o înălțime de 2 000–3 000 de metri cu avioane izolate

He-111, Do-215, Do-217, Ju-88. Aparatele veneau la intervale scurte, luminau țintele cu bombe de iluminare, după care în stații izbucneau incendii; valurile următoare de avioane bombardau mult mai uşor.

Ele loveau țintele destul de exact. Stațiile erau acoperite cu artilerie antiaeriană de calibru mic şi mediu, a cărei eficacitate în respingerea atacurilor de noapte era redusă. Hitleriştii au realizat acest lucru şi au început să bombardeze mai intens. Toate acestea au generat pierderi, amînarea termenelor de concentrare a rezervelor, iar, cum era şi firesc, Cartierul General cerea scurtarea lor. În plus, bombardamentele nocturne creau şi o nervozitate suplimentară.

La 20 septembrie Divizia 240 de aviație a fost redislocată lîngă Alitus, iar la 30 septembrie lîngă Kaunas. Itinerarul avioanelor germane, care decolau de pe aerodromurile din Prusia Orientală, trecea de-a lungul căii ferate Gumbinnen-Kibartai-Kaunas-Vilnius, adică prin apropierea aerodromurilor unde erau amplasate regimentele diviziei noastre. Tocmai în acea perioadă a telefonat comandantul Armatei aeriene şi mi-a ordonat să organizăm lupta contra bombardierelor germane care acționau noaptea.

Sarcina era extrem de grea. În marea unitate nu existau avioane de vînătoare pregătite pentru zboruri de noapte. Lipseau starturile de noapte, proiectoarele pentru aterizare şi antiaeriene, fără de care noaptea acțiunile de luptă sînt ineficace şi inutile; după cum se ştie, nu aveam nici radiolocatoare.

Toate acestea le-am turuit în microfon şi am tăcut.

Cunoşteam maniera lui T.T. Hriukin de a discuta cu subalternii. Cînd formula misiunile de luptă, indiferent de complexitatea lor, el nu suporta obiecții din partea subalternilor. Ce voiam să spun cu asta ? Că aviația noastră de vînătoare ca, de altfel, şi cea germană nu desfăşoară acțiuni de luptă noaptea ? Că noi, piloții de vînătoare, nu ne-am pregătit în cursul războiului pentru zboruri de noapte ? Că nu dispunem nici măcar de starturi de noapte şi de utilajele corespunzătoare ? Că probabilitatea depistării

noaptea a unui bombardier izolat este foarte mică ? Cui îi spun eu toate acestea ? Lui T.T. Hriukin ? Unuia dintre cei mai buni comandanți de armate aeriene din F.M.A. sovietice ? El le ştie prea bine şi fără explicațiile mele ! Ştie şi totuşi trasează sarcina: înseamnă că altă ieşire nu există.

Toate acestea mi le-am amintit imediat după ce mi-am expus considerentele. Mă aşteptam să aud mustrările lui, pe care le meritam. Dar, după o pauză, Timofei Timofeevici a spus calm, ca şi cum nici nu ar fi auzit explicațiile mele:

— Încearcă, totuşi. Poate facem ceva... Şi a închis telefonul.

Pentru a nu ştiu cîta oară comandantul trezea în mine acelaşi puternic sentiment de respect ! El nu era numai un talentat conducător militar, ci şi un rafinat educator. Cu ultima frază: „Poate facem ceva...” el a şters parcă deosebirea dintre noi acum cînd trebuia să înfăptuim un lucru important şi neobişnuit. Ea conținea înțelegerea clară a misiunii, a întregii complexități, a stării mele, pentru că ordinul se transforma într-o rugăminte personală. În decursul timpului am observat că atunci cînd T.T. Hriukin expunea comandanților misiuni deosebit de grele, el nu le formula sub formă de ordin, ci de rugăminte personală, iar faptul avea un efect mult mai puternic decît cel mai categoric ordin.

Pe scurt, după convorbirea telefonică cu comandantul am înțeles că dacă el a ordonat această misiune diviziei noastre înseamnă că este convins de faptul că noi o vom executa. M-am gîndit cu ce să încep. Urma să organizez totul pînă la căderea nopții.

Deşi ştiam că nu puteam conta pe nimic, i-am telefonat imediat comandantului zonei noastre de amplasare aeriană (R.A.B.) şi l-am întrebat dacă există prin vreo unitate starturi de noapte şi proiectoare de aterizare. Răspunsul a fost prompt şi cel aşteptat: nu. Singurul start de noapte achiziționat cu greutate era acela folosit de Divizia 6 aviație de gardă care acționa şi noaptea. Comandantul R.A.B. a promis, totuşi, că se va interesa imediat ce există prin alte servicii de spate ale Armatei aeriene şi-mi va comunica fără

întîrziere rezultatul. Totodată, l-am rugat să caute, iar dacă va fi necesar să confecționeze din metal 50 de cutii de 60 x 60 şi cu o adîncime de 10 centimetri; în cutii vor arde cîrpe îmbibate în păcură. Trebuia să confecționeze şi capace pentru aceste cutii, pentru ca, în caz de nevoie, focul să poată fi stins imediat. Ele urmau să fie foarte repede făcute şi duse pe aerodromul Regimentului 133 aviație de gardă. I-am mai spus să trimită acolo cel puțin cinci automobile Studebaker cu faruri puternice, pe care urma să le folosim drept proiectoare de aterizare. Pentru confecționarea cutiilor putea să folosească atelierele diviziei noastre; în acest sens voi da imediat instrucțiuni colonelului-inginer N.V. Korciaghin. Comandantul R.A.B. a răspuns:

— Trec imediat la executare.

Am desemnat Regimentul 133 aviație de gardă nu întîmplător. El era amplasat cel mai aproape de itinerarul de noapte al bombardierelor germane, dispunea de un aerodrom cu accese deschise pentru angajarea la aterizare, ceea ce în situația dată avea o mare importanță. Piloții erau foarte bine pregătiți. Cîndva, în toamna lui '41, acest regiment mai primise o asemenea misiune, dar nu erau prea mulți cei care ştiau acest lucru – în această unitate rămăseseră puțini piloți cu care începuse lupta. Cît priveşte acele zboruri de noapte, ele fuseseră efectuate doar de mine, căci nici un pilot din regiment nu zbura noaptea.

L-am sunat pe comandantul regimentului, maiorul A.V. Osipov, i-am spus că plec spre ei şi i-am ordonat să convoace întregul personal navigant, ingineresc şi conducerea batalionului de servire a aerodromului. Şefului de stat major i-am spus că dacă vor mai fi date noi misiuni de luptă să fie repartizate Regimentului 86 de vînătoare de gardă şi Regimentului 900 de vînătoare.

La sosirea mea întregul regiment 133 era adunat.

— Astăzi, odată cu căderea nopții – am formulat eu misiunea – regimentul trebuie să fie pregătit pentru acțiuni de luptă nocturne în scopul respingerii atacurilor efectuate de bombardierele inamice asupra stațiunilor de cale ferată de descărcare din sectorul Kaunas-Vilnius.

Dacă serviciile de spate nu reuşeau să confecționeze la timp cutiile, comandantul batalionului de servire a aerodromului şi inginerul regimentului, căpitanul-inginer I.P. Verhoturov, au primit ordin să pregătească startul de noapte. Alte dispoziții: întrucît nu aveam proiectoare de aterizare, vor fi aprinse focuri la o distanță de 25 de metri unul de altul; în lipsa cutiilor, focurile vor fi stinse cu ajutorul unor bare de metal şi capace; focurile vor fi aprinse şi stinse la comandă, pentru ca inamicul să nu observe startul de noapte; la începutul pistei vor staționa cinci-şase autocamioane cu faruri puternice; să se găsească şi să se organizeze şi alte modalități de asigurare a zborurilor de noapte. Se va raporta executarea.

Apoi am discutat cu piloții. De fapt nu era o discuție, ci un instructaj, la care le-am dat o serie de recomandări şi indicații, un minimum de informații despre zborurile de noapte, fără de care pur şi simplu nu se putea zbura.

Pentru ca cititorul de astăzi să poată înțelege complexitatea zborurilor de noapte din acea vreme, a căutării şi atacării inamicului voi insera cîteva momente asupra cărora le-am atras atenția piloților.

Pe cerul nocturn inamicul va fi depistat după eşapamentul motoarelor foarte greu de detectat. La interceptare luminile de navigație vor fi întotdeauna stinse; ele vor fi aprinse numai la comanda conducătorului zborului sau a stației de dirijare. Pentru adaptarea completă a vederii în întuneric în cabină nu va exista nici o lumină. Armamentul va fi încărcat numai cu proiectile şi cartuşe trasoare. În momentul interceptării inamicului se va deschide focul de la o distanță de 50–100 de metri concomitent cu toate punctele de foc, folosindu-se serii lungi, deoarece cînd se foloseşte muniție trasoare nu se poate conta pe un al doilea atac – exploziile îl orbesc pe pilot, după care este nevoie de o readaptare a vederii, timp în care bombardierul dispare.

Aceasta în ceea ce priveşte tehnica căutării.

În al doilea rînd: ținînd seama că inamicul respectă cu proverbiala exactitate germană direcția de-a lungul căii ferate

la aceeaşi altitudine, poziția inițială pentru intercepție va fi luată pe această direcție la 100–150 de metri mai jos. Intercepția pe această direcție va fi executată pe traseu, înainte de Kaunas, pentru a nu permite bombardierelor să ajungă în sectorul unde au loc operațiile de descărcare. Se vor organiza două zone de căutare şi de interceptare, în centrul fiecărei zone se va afla o stație radio de dirijare cu un ofițer experimentat. În fiecare zonă se vor afla în poziție de alarmă două-trei avioane de vînătoare. Unul va efectua căutarea şi interceptarea inamicului, celelalte vor constitui rezerva şi vor bara direcțiile paralele alăturate de-a lungul itinerarului bombardierelor germane. Dacă inamicul va fi depistat aici, va fi informat imediat avionul de interceptare. În timpul căutării şi interceptării nu se va intra în zona focului artileriei noastre antiaeriene.

Şi, în sfîrşit, ultimele indicații: întrucît nici unul dintre piloții regimentului nu are experiența zborurilor de noapte, toți vor începe zborurile în amurg pentru a se obişnui cu întunericul la decolare şi aterizare, vor observa cum se conturează în întuneric reperele cele mai vizibile din zona aerodromului şi astfel, treptat, vor intra în noapte. Cel ce se va simți sigur pe sine va participa la respingerea atacurilor de noapte. Care nu, va raporta sincer acest lucru; nimănui să nu-i fie ruşine.

Fireşte, după ce au primit instrucțiunile toți piloții au declarat că vor să acționeze noaptea. Dar lucrurile au fost mai complicate. După primele probe, la unii comandanți de patrulă – de altfel, luptători experimentați – a trebuit să renunțăm. Căci deprinderile lor anterioare nu i-au ajutat în zborul de noapte, iar altele noi nu au putut fi formate într-un timp atît de scurt. Cînd riscul depăşea evident limita admisibilă, interziceam categoric zborul de noapte unui pilot şi mă străduiam, desigur, să fac acest lucru de o manieră care să nu-i rănească orgoliul.

A doua zi am raportat generalului T.T. Hriukin că am trecut la acțiuni nocturne de luptă şi l-am rugat să ne repartizeze măcar două proiectoare de aterizare. Comandantul mi-a făgăduit numai unul şi în aceeaşi zi şi-a

îndeplinit promisiunea. Din păcate acest sprijin al lui Timofei Timofeevici nu a rezolvat problema; am fost nevoiți să continuăm zborurile în aceleaşi condiții deosebit de grele.

Piloții mi-au spus că operația de căutare şi interceptare a inamicului noaptea s-a dovedit mai dificilă decît şi-au imaginat după ce au ascultat instrucțiunile mele. Era nevoie de o vedere perfectă pentru a depista bombardierul după eşapamentul motorului şi de o foarte înaltă tehnică de pilotaj pentru a nu-l pierde atunci cînd angajezi atacul. Timp de cîteva zile, din întregul regiment numai pentru 12 piloți zborurile de noapte au devenit normă. În principiu, numărul lor nu era mic şi atesta înalta pregătire de zbor a personalului navigant. Dar din aceşti 12 piloți depistau şi atacau regulat inamicul doar şase; unii dintre ei reuşeau să efectueze chiar şi două atacuri, dar asupra a două bombardiere. Urmele proiectilelor şi cartuşelor trasoare se vedeau de la sol şi de aceea ştiam cine a interceptat inamicul.

Aceste lupte au durat 10 zile. În medie erau 5–7 interceptări pe noapte. Nu am văzut nici un avion inamic doborît şi nu am ştiut cîte au fost avariate.

Dar rezultatul acestei activități, în eficacitatea căreia nu prea credea nimeni, s-a dovedit neaşteptat. Important era faptul că scăzuse mult numărul bombardierelor inamicului care participau la zborurile de noapte. Apoi, i-am obligat să zboare la 5 000–6 000 de metri, iar de la această înălțime eficacitatea bombardamentului era mult redusă; practic, activitatea de descărcare din stații nu fusese afectată. Şi ultimul lucru, cel mai surprinzător: aprecierea dată de inamic zborurilor noastre de noapte. La două săptămîni de la începerea zborurilor de noapte ne-a fost trimisă o notă informativă a frontului în care se spunea: comandamentul german a tras concluzia că pe frontul sovieto-german (era indicat sectorul nostru) în F.M.A. sovietice a apărut o unitate special pregătită de avioane de vînătoare-interceptare de noapte dotate cu stații de interceptare şi cu sisteme de ochire. „Mari specialişti” germani elaboraseră recomandări pentru piloții lor de pe bombardiere, în care le explicau cum

să acționeze atunci cînd apar avioanele de interceptare de noapte sovietice. Pe document se afla următoarea însemnare a lui Timofei Timofeevici Hriukin: „Aceasta este recompensa pentru acțiunile voastre". Citind-o, mi-am amintit cum începuse totul: telefonul comandantului, reacția mea pripită şi ultima lui frază: „Încearcă, totuşi, poate facem ceva..." Nu numai că făcusem ceva, dar reuşisem să dezorientăm destul de mult comandamentul inamicului. Acest episod m-a făcut să apreciez încă o dată înțelepciunea comandantului nostru, capacitatea lui de a găsi soluții neobişnuite la probleme complicate. Aceste soluții induceau adesea în eroare inamicul, îi provocau şocuri psihologice. În calculele îndrăznețe, cutezătoare comandantul se baza pe încrederea nelimitată în măiestria şi curajul piloților şi ale comandanților lor.

Cît priveşte concluziile mele din această istorie, pot spune că imediat am căutat să aflu răspuns la întrebările următoare: Este întîmplător sau nu faptul că aceiaşi şase piloți depistau şi atacau inamicul noaptea ? Există vreo legătură între ei şi piloții care ziua vedeau inamicul înaintea tuturor şi mai departe decît toți ? Cititorul îşi aminteşte poate că, încă de la începutul războiului, am sesizat faptul că în fiecare regiment există cîțiva piloți care depistează întotdeauna primii ținta. Cînd am comandat un regiment pe Frontul de Nord-Vest, am folosit aceşti oameni în interesul întregii formații de luptă. Dar, cu timpul, cadrele se schimbă. Se schimbă comandanții de regiment şi de escadrilă. Se pierde o experiență prețioasă. De faptul că în ultimele luni această particularitate a vederii nu a mai fost folosită eram şi eu de vină – neglijasem acest amănunt important, nu-l transmisesem regimentelor. Iar acum mă întorceam la această problemă nicidecum dintr-o curiozitate gratuită. În operația anterioară înregistraserăm pierderi însemnate, printre altele şi din cauza imprudențelor comise de piloți în aer. Cînd am început să vorbesc despre necesitatea de a folosi particularitățile individuale de vedere ale unor piloți, faptul a fost receptat ca o noutate. Se confirma cunoscutul aforism: noul este vechiul bine uitat. Prin eforturi comune

am constatat că în regiment sînt şapte oameni care se distingeau printr-o vedere deosebită. Din aceştia şapte, la zborurile de noapte participaseră şase. Unul era bolnav. Erau tocmai cei şase care atacau inamicul. Concluzia era clară: unii şi aceiaşi piloți văd înaintea tuturor şi mai departe decît toți atît ziua cît şi noaptea. Această constatare avea o mare valoare pentru viitor.

În timp ce piloții Regimentului 133 aviație de vînătoare interceptau bombardierele germane noaptea, fapt ce îngrijora în cel mai înalt grad comandamentul inamicului, Regimentul 86 aviație de vînătoare de gardă şi Regimentul 900 aviație de vînătoare desfăşurau o intensă activitate de luptă. Cele mai numeroase zboruri ale lor erau cele de însoțire a avioanelor de bombardament şi de asalt. În special a celor de asalt. Regimentele noastre şi cele ale Diviziei 1 aviație de asalt de gardă erau adesea amplasate pe aceleaşi aerodromuri. Piloții se cunoşteau bine şi în aer şi la sol. Participarea comună la lupte, stima reciprocă, prietenia personală dintre piloții de vînătoare şi cei de asalt contribuiau la eficacitatea acțiunilor de luptă. Cu toate că aproape în fiecare zbor de însoțire băieții noştri desfăşurau lupte aeriene, avioanele de asalt continuau să nu înregistreze pierderi. Dar piloții de vînătoare trăiau şi acționau într-o mare tensiune.

Avioanele de asalt continuau să acționeze după tactica veche: zburau în grupuri mici. Acoperirea fiecăruia pulveriza şi forțele vînătorilor. Mai mult chiar; deşi aveam aparate destule, a început să nu ne mai ajungă forțele pentru o acoperire de nădejde a prietenilor. Şi din nou, în perechi şi patrule, piloții erau nevoiți să lupte cu un inamic superior numeric. Iată un paradox trist, consecința acelei defectuoase, dar puternic înrădăcinate tactici. Cu un anumit prilej am încercat din nou să-i expun comandantului punctul meu de vedere. Ce putea să facă un grup de şase Il-uri ? Situația tipică era următoarea: se oprea undeva înaintarea în sectorul unui batalion sau al unei companii de infanterie, imediat erau chemate avioanele de asalt. Venea un grup de „cocoşate” şi începea să piseze, să zicem, o cazemată.

Infanteriştii treceau de ea şi după cîteva sute de metri se poticneau iarăşi. Din nou punctele de foc trebuiau anihilate. Şi aşa pe întreaga fîşie de înaintare, întruna, cît e ziua de mare.

De obicei comandantul nu făcea obiecții. Dar, după ce m-a ascultat, mi-a spus cam aşa: „Ştii, trupele terestre înregistrează pierderi mari, unitățile sînt descompletate şi au nevoie tocmai de un asemenea sprijin: punctele de foc, cazematele trebuie distruse din aer prin lovituri punctiforme. Tocmai acest lucru este asigurat de vînători”.

Nu am mai ridicat niciodată această problemă. Respectînd adevărul, trebuie să spun că, în general, pe Frontul 3 Bielorus mai mult ca oricînd avioanele de bombardament şi de asalt acționau în grupuri mari. În special atunci cînd trebuiau lovite concentrări de forță vie şi tehnică inamică. În ansamblu, însă, situația a rămas aceeaşi şi era foarte, foarte greu să poți schimba ceva.

La un moment dat, într-unul din sectoarele frontului a apărut o situație complicată, şi comandantul a ordonat să ridicăm în aer deodată un mare grup de Il-2. Aceasta însemna minimum un regiment. Dar de unde să-l iei, cînd, ca de obicei, de dimineață toate forțele erau împrăştiate în grupuri mici şi acționau după grafic. Prietenii noştri din Divizia 1 aviație de asalt de gardă au adunat cu mare greutate un grup de 12 avioane. La noi situația era şi mai grea: nu aveam nici măcar o patrulă pe care s-o trimitem pentru însoțire. Iar de aşteptat nu se putea aştepta nici un minut ! Am trimis o singură pereche. În acest zbor de luptă au plecat comandantul unei escadrile din Regimentul 900 aviație, locotenentul-major P.P. Prosniak, cu sublocotenentul V.A. Volkov, coechipier. Perechea era puternică, cu o mare experiență de luptă, dar nu era decît o pereche.

Cînd grupul s-a apropiat de linia întîi a fost atacat de şase avioane de vînătoare Focke-Wulf-190. De fapt, în primul rînd au fost atacate cele două Iak-uri. Avionul sublocotenentului Volkov a fost lovit. Menținînd cu greu aparatul avariat în aer, el a luat direcția unuia din aerodromurile noastre apropiate şi a reuşit să aterizeze cu

bine numai grație faptului că Focke-Wulf-urile nu l-au urmărit. Şi de ce s-o facă din moment ce aveau în față o țintă mult mai tentantă – 12 Il-uri însoțite de numai un singur avion de vînătoare ?

În această situație complicată piloții noştri au acționat inteligent şi calm. Avioanele de asalt, la comanda capului de formație, au alcătuit un cerc defensiv de stînga la o înălțime de 800 de metri şi astfel s-au acoperit reciproc cu puternicele lor mijloace de foc. P.P. Prosniak a coborît la aceeaşi înălțime cu „cocoşatele” şi a zburat în cerc exterior de dreapta. El evolua în jurul avioanelor de asalt în direcția de întîmpinare şi zădărnicea încercările Focke-Wulf-urilor de a sparge cercul de apărare al Il-urilor. Iar acestea îl apărau cu focul lor pe P.P. Prosniak atunci cînd inamicul încerca să-l atace din emisfera posterioară.

Lupta a durat un sfert de oră. Nereuşind să ajungă la Il-uri, hitleriştii au plecat spre aerodromurile lor. Avioanele noastre de asalt şi-au îndeplinit misiunea şi s-au întors fără pierderi, însoțite de acelaşi locotenent-major P.P. Prosniak.

Comandantul a urmărit lupta de la punctul său auxiliar de conducere. T.T. Hriukin a transmis imediat prin radio mulțumiri tuturor piloților care participaseră la acest zbor. Locotenentul-major P.P. Prosniak a primit mulțumiri şi de la comandantul Diviziei 1 aviație de asalt de gardă. În cazul de față, grație măiestriei înalte şi vastei experiențe a piloților, totul s-a terminat cu bine. Dar aceste situații deosebit de riscante puteau fi mai puține.

Spre sfîrşitul lunii septembrie, pe direcția noastră aviația germană rămăsese cu 440 de aparate (220 de bombardament şi 150 de vînătoare). În acele zile hitleriştii erau preocupați de situația ce se crease pe direcția vest – trupele sovietice cuceriseră capete de pod pe Vistula.

Divizia 240 aviație îndeplinea aceleaşi misiuni: însoțea avioane de asalt şi picaj care acționau împotriva concentrărilor de infanterie, tancuri, baterii de artilerie şi de aruncătoare de mine din pozițiile înaintate ale inamicului, împotriva nodurilor de cale ferată şi comunicațiilor din

sectoarele Suwalki, Leşcevo, Şakiai. Cele mai bune echipaje efectuau cercetare aeriană şi fotografiau trupele inamicului pe fîşia pînă la Marea Baltică şi mai departe, pînă la Libawa.

În ultimele zile ale lui septembrie intensitatea luptelor aeriene a scăzut mult. Noi am efectuat doar şapte lupte aeriene în grup, în care am doborît patru avioane inamice şi am pierdut doi piloți.

Aşa cum se întîmplă de obicei, înaintea operației ofensive, în sectorul frontului nostru pentru un timp s-a instalat acalmia.

PE DIRECȚIA GUMBINNEN

La 10 octombrie 1944 divizia noastră a fost transferată la granița cu Prusia Orientală. Statul major s-a instalat în localitatea Zurî-Gudel. De fapt nu era o localitate în sensul propriu al cuvîntului, ci un teritoriu întins pe care se aflau cătune şi moşii. Această împrejurare făcea foarte dificilă paza sigură a personalului. Situația social-politică din Lituania, în special în părțile ei vestice, era complicată.

La 13 octombrie 1944 pe aerodromul nostru din apropierea frontului a venit Regimentul 86 aviație de gardă cu 40 de echipaje, care, la sfîrşitul lui septembrie, fusese trimis la Saratov după avioane Iak-3. Zborul de la Saratov se desfăşurase fără incidente. Sosise la timp, căci mai rămăseseră doar cîteva zile pînă la operația viitoare.

Prusia Orientală era folosită de militarismul german ca un cap de pod împotriva țărilor vecine. Aşa se întîmplase în timpul primului război mondial. De aici, în 1939, armata germano-fascistă atacase Polonia. De pe aceste aliniamente, în 1941, Grupul de armate „Nord” a început ofensiva, prin Pribaltica, asupra Leningradului. În timpul războiului, această regiune a statului hitlerist constituia pentru armata germană cel mai apropiat spate strategic, de unde trupele inamicului erau completate continuu cu oameni, tehnică, alimente. Aici, în sectorul Rastenburgului, era Cartierul

General al lui Hitler, denumit „Bîrlogul lupului". În toamna anului 1944, cînd, după Operația Bielorusia încununată de succes, trupele noastre atinseseră în vest Vistula şi se pregăteau să dezvolte ofensiva pe direcția Varşovia-Berlin, Prusia Orientală juca rolul unui imens cap de pod de pe care duşmanul putea să lovească puternic principala grupare a trupelor sovietice. De aceea, începînd din toamna anului 1944, lupta pentru menținerea Prusiei Orientale a devenit pentru Comandamentul german una din preocupările principale.

Cu mult înainte de război pe teritoriul Prusiei Orientale fusese creat un puternic sistem de fortificații de luptă pe termen lung, eşalonat mult în adîncime. Trebuie să precizez că nicăieri pe imensul front sovieto-german nu exista un teritoriu atît de înțesat de fortificații. În medie, aici la un kilometru liniar de front reveneau circa doi kilometri de diferite fortificații. Adîncimea apărării atingea 150–200 de kilometri. Pe direcția Gumbinnen, Königsberg existau nouă zone de apărare; fiecare din ele aveau în adîncime trei fişii şi sub raport genistic reprezentau un aliniament de apărare foarte bine pregătit şi înțesat la maximum cu puncte de foc.

În fața trupelor Frontului 3 Bielorus se apărau circa 10 divizii de infanterie ale inamicului; ele făceau parte din Armata 3 tancuri şi Armata 4 germane. Efectivele lor depăşeau o dată şi jumătate pe cele ale marilor unități din Frontul 3 Bielorus. În marea lor majoritate aceste divizii inamice erau alcătuite din locuitori ai Prusiei Orientale, care, fireşte, urmau să lupte pe teritoriul lor pînă la ultimul cartuş.

În Prusia Orientală Luftwaffe dispunea de 455 de avioane, dintre care 125 de bombardament şi 255 de vînătoare. Numărul era însă inferior celui al aparatelor Frontului 3 Bielorus şi ale Frontului 1 Pribaltic, care acționau împreună. Dar, după cît se părea, inamicul urmărea să compenseze decalajul prin marele număr al mijloacelor de apărare antiaeriană. Toate punctele de sprijin şi oraşele principale aveau o puternică acoperire antiaeriană. Cercetarea noastră aeriană descoperise circa 30 de grupări de artilerie antiaeriană de calibru mediu şi aproximativ 40 de

calibru mic. Pînă acum nu mai întîlnisem o asemenea densitate de mijloace de apărare antiaeriană.

Conform planurilor Cartierului General, în cursul ofensivei Frontului 3 Bielorus în cooperare cu Frontul 1 Pribaltic urma să fie distrusă gruparea inamică de la Tilsit-Insterburg; ulterior trebuia dezvoltată înaintarea spre Königsberg. Principala lovitură în cursul operației urma să fie dată de Armata 5 a generalului N.I. Krîlov şi Armata 11 de gardă a generalului K.N. Galițki. De la Gumbinnen spre est calea ferată şi şoseaua mergeau paralel. La nord de ele trebuia să înainteze Armata 5, iar la sud Armata 11 de gardă. Direcția comună a loviturii: Gumbinnenul. Adîncimea operației: 150 de kilometri. Sarcina imediată a frontului: ruperea apărării inamicului pe o adîncime de 70 de kilometri.

Sarcina era foarte complicată.

Zona tactică a apărării inamicului avea o adîncime de 20 de kilometri şi era alcătuită din două fîşii. În fîşia principală erau trei poziții. Baza celor două fîşii o alcătuiau raionul fortificat de la graniță, în care erau 112 construcții durabile din beton armat. Mai departe, în adîncime, la 40 şi 60 de kilometri de linia întîi se aflau două aliniamente defensive.

Comandantul frontului, generalul de armată I.D. Cerneahovski, a decis că apărarea inamicului să fie ruptă cu forțele Armatei 5 şi ale Armatei 11 de gardă într-un sector cu o lățime de 19 kilometri. Într-a opta, a noua sau a zecea zi a operației era planificată ocuparea aliniamentului Insterburg, Darkehmen, Goldap. Pentru dezvoltarea ofensivei grupării de şoc urma să fie folosit un grup mobil – Corpul de tancuri de gardă „Taținski” al generalului A.S. Burdeinîi. În al doilea eşalon al frontului se afla Armata 28 a generalului A.A. Lucinski.

În cursul pregătirii un rol uriaş a jucat cercetarea aeriană, în special prin fotografiile efectuate. În acele zile noi îi asiguram pe cercetaşi. Vînătorii noştri se achitau perfect de sarcină, dar o dată s-a întîmplat ceva ce m-a pus în gardă.

Cea de-a treia escadrilă a Regimentului 900 însoțea un Pe-2 de cercetare. Timpul era senin, şi cercetaşul urma să fotografieze fîşia de apărare a inamicului de la o înălțime de 8

000 de metri. Fotografiile trebuiau făcute la 200 de kilometri de linia frontului, deci, în adîncimea spatelui frontului duşman.

Cînd grupul se afla la circa 100 de kilometri de linia frontului, s-a defectat motorul avionului comandantului escadrilei, locotenentul-major P.P. Prosianik. Turaţia motorului a scăzut brusc. Prosianik a transmis prin radio comanda escadrilei locţiitorului său, i-a ordonat coechipierului să-l acopere şi a ieşit din formaţie. Două avioane de vînătoare de-ale noastre, din care unul, pierzînd înălţime, se menţinea cu greu la o turaţie mică, urmau să parcurgă 100 de kilometri deasupra teritoriului inamic putînd fi antrenate oricînd într-o luptă.

Grupul care-l acoperea pe cercetaş şi-a continuat drumul, iar P.P. Prosianik, după ce s-a convins că acceleraţia nu funcţionează, a întors aparatul spre teritoriul său şi, menţinînd un regim de viteză optim, a pornit spre est. În momentul întoarcerii, comandantul escadrilei nu şi-a văzut coechipierul, dar nu s-a neliniştit, crezînd că acesta este undeva alături. În curînd, însă, el s-a convins că zboară singur. Lucrurile luaseră o întorsătură proastă: în cazul unei întîlniri cu inamicul el era complet lipsit de apărare. Cu o turaţie mică a motorului, pierzînd înălţime, Prosianik nu putea să lupte şi nu putea nici măcar să manevreze. Acum totul depindea de hazard: îl va observa vreun vînător inamic sau nu ?

Pentru un pilot nimic nu e mai rău decît senzaţia de neputinţă şi mai ales atunci cînd se află mult în spatele frontului inamicului. Singura speranţă a lui Prosianik rămînea înălţimea. Tensiunea celor 20 de minute de zbor era egală cu aceea a multor lupte aeriene grele. Din cauza înălţimii mari avea uneori impresia că aparatul stă pe loc. Din fericire el nu a fost depistat de nici un avion de vînătoare inamic, a zburat cum a putut pînă la aerodromul său şi a aterizat cu bine.

Între timp Pe-2 a făcut fotografiile şi întregul grup a revenit pe aerodrom. Atunci s-a aflat că din cauza unei neglijenţe inadmisibile sublocotenentul V.A. Volkov,

coechipierul lui P.P. Prosianik, nu a auzit ordinul comandantului său. Volkov nu era un novice şi de aceea cazul era şi mai revoltător. El a primit o pedeapsă aspră. Printr-un ordin special acest caz a fost adus la cunoştinţă întregului personal navigant al diviziei. Asemenea fenomene erau rare şi de aceea întîmplarea nu a fost uitată curînd.

În timpul operaţiei aveam misiunea de a acoperi trupele Armatei 5 şi ale Armatei 11 de gardă aflate în ofensivă şi de a asigura însoţirea nemijlocită a avioanelor de asalt.

În general, în luptele iminente ni se atribuia un rol deosebit de important. Fuseseră create două grupări de aviaţie de sprijin direct al infanteriei şi tancurilor. Gruparea noastră, alcătuită din Divizia 240 de vînătoare, Divizia 1 aviaţie de asalt de gardă şi din Divizia 311 aviaţie de asalt, urma să sprijine Armata 11 de gardă a generalului K.N. Galiţki. Cealaltă avea sarcina de a sprijini Armata 5 a generalului N.I. Krîlov. Componenţa grupării indica faptul că activitatea Diviziei 240 se reducea, în principal, la asigurarea acţiunilor celor două divizii de asalt. În trupele terestre se aflau reprezentanţi ai aviaţiei cu staţii de radio, de activitatea cărora depindea mult eficacitatea loviturilor aplicate de marile noastre unităţi de bombardament şi de asalt. Ca şi înaintea Operaţiei Bielorusia personalul navigant s-a deplasat în liniile înaintate pentru a studia sistemul de apărare al inamicului. Noi, vînătorii, am mers într-unul din sectoarele Diviziei 31 infanterie de gardă din componenţa Armatei 11 de gardă, divizie comandată de generalul I.D. Burmakov. Ne-a întîmpinat un ofiţer; cînd l-am văzut m-am bucurat foarte mult – era Konstantin Ivanovici Makarcenkov, pe care îl cunoscusem lîngă Orşa în împrejurări analoge. Pentru acţiunile de luptă din cadrul Operaţiei Bielorusia i se atribuiseră două distincţii guvernamentale şi fusese înaintat în grad. Ne-am îmbrăţişat ca vechi prieteni de luptă, bucurîndu-ne că sîntem în viaţă şi înţelegînd că acum ne aflăm în pragul unei noi şi deosebit de complicate încercări. Ne întîlneam a doua oară, între aceste două întîlniri se aflau sute de kilometri parcurşi în lupte, şi nici unuia dintre noi nu îi era deloc indiferentă soarta celuilalt. Aveam sentimentul

că sîntem prieteni de-o viață. După o şedere scurtă pe linia întîi, mi-am luat rămas bun de la Konstantin Ivanovici, urîndu-ne succes.

Examinarea liniei frontului am efectuat-o paralel cu executarea unor misiuni de luptă. Cu aceasta, pregătirea noastră pentru operație era terminată.

S-ar putea ca unora dintre cititori descrierea detaliată a pregătirii operației şi – mai departe – a desfăşurării ei să li se pară inutilă. Nu exclud ca cineva să se întrebe: de ce acest autor-aviator expune situația ca şi cum ar fi comandantul unei mari unități de arme întrunite ?

Să mă explic. În primul rînd, fiecare mare operație se deosebeşte de cele anterioare şi acest fapt determină, printre altele, şi specificul acțiunilor de luptă ale aviației. În al doilea rînd, ofensiva pe direcția Gumbinnen a fost prima din cele efectuate de trupele noastre pe teritoriul Germaniei fasciste. Istoricii militari de astăzi o clasifică separat ca Operația Gumbinnen, iar începutul Operației Prusia Orientală propriu-zise îl plasează în ianuarie ’45. Spun aceasta nu pentru a intra într-o dispută ştiințifică pe problemele periodizării războiului. În cazul dat, important pentru mine este faptul că ştiința istorică militară contemporană consideră începutul Operației Prusia Orientală ca fiind luna ianuarie a anului 1945. Acest fapt vorbeşte de la sine că eforturile uriaşe depuse de trupele frontului în octombrie 1944 s-au soldat cu rezultate mai modeste decît cele aşteptate. Operația Prusia Orientală a fost una dintre cele mai complexe şi mai grele din toate cele executate de trupele noastre în perioada finală a războiului (exceptînd Operația Bielorusia). Şi dacă aş prezenta această operație numai după situația aeriană l-aş dezorienta mult pe cititor, căci în aer noi dețineam o superioritate trainică şi, excluzînd unele perioade scurte de activitate mai intensă a ei, aviația inamică nu putea să ne opună o rezistență cît de cît serioasă. Misiunea principală a diviziei noastre, 240, pe o perioadă îndelungată era aceea de a asigura activitatea de luptă a Il-urilor. Cu alte cuvinte, ca şi prietenii noştri de pe avioanele de asalt, noi

eram puternic „legați” de sol, de ceea ce se petrecea în fiecare zi, în fiecare ceas pe cîmpul de luptă. Acesta este motivul pentru care relatarea mea are acest caracter.

În dimineața zilei de 16 octombrie 1944 avioanele noastre de vînătoare s-au îndreptat în grupuri spre linia frontului, unde batalioanele înaintate ale Armatei 11 de gardă făceau cercetare prin luptă. S-a stabilit că pe prima poziție a apărării inamicul îşi concentrase forțele principale pe liniile a doua şi a treia de tranşee, unde a şi fost proiectat tirul artileriei.

A început o pregătire de artilerie de două ore. În acest timp aviația de bombardament şi aviația de asalt loveau state majore şi centre de comunicație, poziții ale artileriei şi ale aruncătoarelor de mine. Avioanele de asalt aveau mult de muncă: de obicei, cînd tirul artileriei se deplasează în adîncimea apărării, în pozițiile înaintate se reactivează punctele de foc nedistruse care fac obiectul atacurilor acestor avioane. Alături de ele se află vînătorii noştri. Infanteriştii atacă mai susținut cînd sînt sprijiniți de aviație. În primele ore ale ofensivei unitățile de puşcaşi, puternic susținute de aviație, înaintaseră destul de bine.

La început aviația germană acționase cu precauție: din cînd în cînd apăreau grupuri mici de Messerschmitt-uri şi încercau să atace „cocoşatele” noastre. Cu un asemenea grup a angajat lupta o formație de avioane din Regimentul 86 de gardă sub comanda căpitanului P.K. Lobas. Şase Messerschmitt-uri (care acționau în două grupuri de trei) încercau să lovească din mers aparatele noastre Il-2, care acționau la sud de oraşul Schirwindt. Cu unul din grupurile de trei a angajat lupta perechea alcătuită din locotenentul-major V.T. Vasileț şi sublocotenentul L.P. Nazarkin. Ea a doborît un Me-109. Cu celălalt grup de trei Me-109 a luptat căpitanul P.K. Lobas împreună cu coechipierul său, sublocotenentul N.I. Tepin; şi ei au doborît un Messerschmitt. După ce au pierdut două aparate, hitleriştii nu au mai ispitit soarta şi au plecat spre vest.

Pe măsură ce ofensiva se dezvolta, se intensifica şi

rezistența adversarului atît la sol, cît şi în aer. La vest şi sud-vest de Vilkavişkis hitleriştii încercau să lovească formațiile de luptă ale trupelor sovietice în grupuri de la 8 pînă la 48 de aparate. Au izbucnit lupte aeriene în care superioritatea netă a aviației noastre a devenit evidentă imediat. Incursiunile bombardierelor erau respinse cu mari pierderi pentru duşman.

Statele majore ale diviziilor de aviație primeau continuu informații despre desfăşurarea luptelor de la statul major al Armatei 11 de gardă. Ştiam cum decurge înaintarea trupelor, în ce sector şi cînd era nevoie de sprijinul aviației şi reacționam imediat la toate solicitările. După opinia unanimă a aviatorilor, informarea continuă şi exactă şi cooperarea strînsă a aviației cu unitățile terestre se realizau pentru prima dată. Tensiunea luptelor de la sol se transmitea aproape fizic personalului navigant şi statelor majore ale diviziilor de aviație. Aflîndu-se tot timpul deasupra cîmpului de luptă, piloții urmăreau vizual situația, şi informațiile lor le completau pe cele primite de la statul major al Armatei 11 de gardă.

Spre mijlocul primei zile a ofensivei trupele Armatei generalului K.N. Galițki ocupaseră două poziții ale principalei zone de apărare a inamicului şi îşi intensificau eforturile pentru zdrobirea celei de-a treia, ceea ce ar fi însemnat ruperea principalei zone de apărare în ansamblu. Dar germanii reuşiseră să aducă din spate rezerve şi îşi intensificaseră contraatacurile la care participau, alături de infanterie, tancuri „Tiger” şi tunuri autopropulsate „Ferdinand”. Imediat ce s-a aflat acest lucru, comandantul Armatei 1 aeriene a ordonat ca în ajutorul Armatei de gardă a generalului K.N. Galițki să fie aruncate toate avioanele noastre de bombardament şi de asalt. Sub lovituri continue primite din aer duşmanul a devenit mai puțin activ, rezistența lui a diminuat considerabil şi în cele din urmă a fost înfrîntă prin forțele noastre unite. Spre sfîrşitul primei zile a ofensivei gruparea de şoc a Armatei 11 de gardă înaintase 8–10 kilometri.

În această zi piloții diviziei au efectuat numeroase lupte

aeriene şi cîte 3–4 zboruri de luptă. Trebuie să se țină seama de faptul că în octombrie lumina zilei e de circa două ori mai scurtă decît vara. De aceea, nu e greu de imaginat ritmul în care se desfăşura pregătirea avioanelor pentru zborul următor. Personalul tehnico-ingineresc al diviziei lucra cu randament maxim. O asemenea activitate intensă n-a desfăşurat divizia noastră în tot cursul Operației Bielorusia.

Tot atît de tensionată a fost şi ziua a doua, 17 octombrie. Inamicul a adus repede rezerve în sectorul rupturii realizate de noi. În formațiile de luptă ale infanteriei lui au fost depistate circa 300 de tancuri şi tunuri autopropulsate. La unele contraatacuri participau pînă la 45 de tancuri. Numai în a doua zi a ofensivei a fost ruptă cea de-a treia poziție a principalei zone de apărare, iar către sfîrşitul zilei de 17 octombrie frontul rupturii a fost lărgit pînă la 60 de kilometri. În cursul celor două zile trupele Armatei 11 de gardă a parcurs luptînd pe pămîntul Prusiei Orientale peste 12 kilometri. La 17 octombrie aviația noastră de asalt a distrus baterii de artilerie şi aruncătoare de mine, a lovit rezervele inamicului din sectorul Suwalki. Bombardierele au zdrobit aglomerările de tancuri şi trupe din zonele oraşelor Eidtkuhnen, Virbalis şi Schirwindt.

În ziua a treia – 18 octombrie – ostaşii Armatei 11 de gardă urmau să rupă a doua zonă de apărare. O luptă înverşunată s-a dat pentru punctul de sprijin Kibartai, pentru stația de cale ferată şi pentru oraşul de graniță Eidtkuhnen. Toată această luptă avea loc în limitele raionului fortificat de graniță. Spre sfîrşitul zilei, trei divizii ale Corpului 8 infanterie de gardă comandat de generalul-locotenent M.N. Zavadovski, Erou al Uniunii Sovietice, au trecut granița de stat şi au intrat în a doua zonă de apărare a duşmanului. Alte corpuri de armată au rupt a doua zonă de apărare şi au tăiat calea ferată Stallupönen–Goldap. În această zi piloții noştri au lucrat tot atît de intens ca şi în primele două zile. În medie, fiecare din ei a efectuat cîte 3–4 zboruri. La 18 octombrie piloții armatei noastre au doborît 24 de avioane germane. S-a evidențiat căpitanul Grigori Gherman, Erou al Uniunii Sovietice, care împreună cu

coechipierul său, sublocotenentul A.A. Soloviev, a plecat la o vînătoare liberă şi a doborît într-o luptă aeriană două Focke-Wulf-uri.

În fiecare din cele trei zile comandantul nostru, T.T. Hriukin, a manifestat multă iniţiativă. Cînd la sol apărea o situaţie grea, el concentra rapid forţele întregii Armate aeriene în sectoarele cele mai grele. Aşa s-a întîmplat şi la 18 octombrie. În acea zi, piloţii avioanelor de vînătoare, bombardament şi asalt au executat în sprijinul Armatei 11 de gardă 1 170 de avioane-zboruri.

În primele trei zile de luptă în Prusia Orientală hitleriştii au înregistrat pierderi însemnate. Dar ei le-au completat repede: din Silezia Superioară, din Carpaţi, din diferite zone ale Europei Occidentale ocupate soseau aici într-un şuvoi continuu rezerve, spre sectoarele rupturii duşmanul aducea noi şi noi unităţi şi mari unităţi. Cu toate acestea, încet, dar sigur, trupele noastre „rodeau” – cum spuneam noi pe atunci – apărarea inamicului.

După ce a fost ruptă şi a doua zonă de apărare, I.D. Cerneahovski a introdus în luptă grupul lui mobil – Corpul 2 tancuri de gardă „Taţinski”. Intrînd în ruptură, el a ajuns la rîul Pissa şi în timpul nopţii l-a forţat. La 19 octombrie trupele Armatei 11 de gardă au desăvîrşit ruptura celei de a doua zone de apărare, iar Corpul 2 tancuri a dezvoltat ofensiva în direcţia generală Gumbinnen.

Cu toată tensiunea existentă, situaţia în aer în acele zile era absolut monotonă: însoţire, însoţire şi iarăşi însoţire. Fireşte, această activitate era foarte importantă, dar rezultatele ei erau determinate de acţiunile avioanelor de asalt, căci toate evenimentele majore se derulau la sol.

Pentru noi, aviatorii, specificul acţiunilor se exprima, în afară de orice, în numărul mare de zboruri în scop de cercetare cu luarea de fotografii. Important era să sesizezi oportun apropierea rezervelor inamicului de linia frontului şi să supraveghezi aerodromurile lui. Comandamentul nostru nu excludea eventualitatea ca inamicul să-şi întărească aviaţia, aducînd pe aerodromurile Prusiei Orientale unităţi de

pe alte direcții.

Divizia 240 executa misiuni de cercetare independente sau îi însoțea pe cercetaşii Diviziei 1 aviație de asalt de gardă. În acele zile cercetarea constatase că din zona Königsbergului pe toate drumurile ce duceau spre sectorul rupturii se deplasau coloane de cîte 60–100 de tancuri. În zilele de 19–20 octombrie se aflau în mişcare 250–300 tancuri inamice. Aceste coloane erau atacate de avioanele de bombardament şi de asalt, care le întîrzia deplasarea, dar nu se putea spune că după bombardamentele aeriene numărul tancurilor scădea simțitor. Această situație nelinişte a comandamentul Armatei 11 de gardă, întrucît îi era greu să ia decizii privind dezvoltarea ofensivei.

O dată cu introducerea în ruptură a Corpului 2 tancuri de gardă „Taținski" mie şi comandantului Diviziei 1 aviație de asalt de gardă, S.D. Prutkov, ni s-a ordonat să ne instalăm punctele de comandă alături de cel al Armatei 11 de gardă şi să răspundem personal de acoperirea şi sprijinirea acțiunilor de luptă ale tanchiştilor. În formațiile de luptă ale corpului se aflau reprezentanți ai aviației. Rapoartele lor ne ajutau să cunoaştem în fiecare moment situația şi, astfel, să corectăm misiunile regimentelor şi escadrilelor. În afară de aceasta, dispunînd de datele cercetării aeriene, puteam prevedea multe situații.

La 20 octombrie brigăzi ale Corpului de tancuri au atins rîul Rominte. Forțarea acestui obstacol de apă însemna pentru Gumbinnen o amenințare directă dinspre sud. Unitățile înaintate ale Armatei 11 de gardă se deplasau în urma Corpului de tancuri. În cursul zilei de 20 octombrie în zona de înaintare a frontului, în special în aceea a marilor unități ale Armatei 11 de gardă, acționau peste 270 de tancuri şi tunuri autopropulsate ale inamicului. În acea zi cel mai mare succes l-a înregistrat Divizia 31 infanterie de gardă a generalului I.D. Burmakov, aflată la flancul stîng al Corpului 16 infanterie de gardă. Toată ziua ea a dus lupte grele, şi eu mă întrebam îngrijorat dacă Konstantin Makarcenkov o mai fi în viață.

Depăşind diviziile de infanterie ale armatei, brigăzi ale

Corpului 2 tancuri de gardă au distrus grupul de tancuri al inamicului şi au cucerit Walterkehnenul. Astfel, calea ferată şi şoseaua Gumbinnen-Goldap au fost tăiate. Tanchiştii au fost susținuți activ de avioanele de asalt ale diviziei lui S.D. Prutkov.

Într-unul din zborurile de luptă, un grup de şase Il-uri a fost însoțit de o pereche de piloți ai Regimentului 86 vînătoare de gardă. Deasupra obiectivului, la vreo trei kilometri nord-est de Gumbinnen, cînd Il-urile se pregăteau pentru angajarea unui al treilea atac, capul de formație, maiorul A.N. Derkaci, a observat trei Foche-Wulf-uri cu bombe. Printr-un viraj „peste umăr" maiorul a căzut în spatele unuia dintre ele şi de la mică distanță l-a doborît. Concomitent, pilotul nostru a fost atacat de două avioane de vînătoare F-W-190, care s-au aruncat asupra lui din nori. Folosind nebulozitatea, maiorul s-a rupt cu multă măiestrie de Focke-uri şi a pornit în grabă spre grupul de Il-uri pe care le acoperea coechipierul lui, sublocotenentul V.I. Boiko. El a văzut concomitent şi „cocoşatele" şi patru F-W-190 care se pregăteau să le atace. Derkaci a mărit viteza şi s-a îndreptat spre cele patru avioane inamice pentru a le ataca frontal. Prin această manevră energică şi neaşteptată el a zădărnicit atacul duşmanului, fapt de care s-a folosit imediat Boiko, care a trecut în spatele unuia din Focke-Wulf-uri şi, după o urmărire scurtă, l-a doborît. Pe Derkaci, care rămăsese pentru scurt timp singur, l-a atacat brusc cinci avioane de vînătoare germane, care au ieşit tot din nori. Dar el a sesizat la timp pericolul şi a ocupat o poziție avantajoasă, nescăpînd însă din vedere Il-urile care continuau să-şi îndeplinească misiunea. În curînd coechipierul şi-a reluat locul, iar hitleriştii nu au mai riscat să atace perechea noastră. Întregul grup s-a întors pe aerodorm fără pierderi.

Succesul înregistrat de Corpul 2 tancuri de gardă şi de Corpul 16 infanterie de gardă a creat premisele pentru o ocolire şi mai adîncă a forțelor inamicului în zona punctului de sprijin Stallupönen. Această manevră deschidea perspectiva unei cuceriri rapide a Gumbinnenului. Unitățile Armatei 11 s-au avîntat să încercuiască Stallupönenul.

Cercetarea aeriană a informat că din zona Königsbergului se îndrepta în direcţia Gumbinnenului două coloane de 80–100 tancuri fiecare.

Inamicul lua măsuri urgente. Tancuri au fost depistate şi într-o pădure la est de Insterburg. Nu se ştia cîte fuseseră concentrate acolo. În orice caz, nu mai puţine de 40–50.

Cu tancurile inamice se petrecea un fenomen misterios – apăreau ca ciupercile după ploaie. La 21 octombrie cercetarea aeriană sesiza deplasarea spre est pe diferite drumuri a peste 200 de tancuri. Această cifră nu includea grupurile concentrate în pădurile din vestul Gumbinnenului şi din zona Insterburgului. În general, înainte de operaţie, toate genurile de cercetare au stabilit destul de exact componenţa forţelor grupării din Prusia Orientală. Inamicul avea multe tancuri şi tunuri autopropulsate, iar în cursul celor cinci zile de lupte numărul lor crescuse – au fost aduse unităţi întregi de pe alte direcţii. Şi aceasta o ştiam. Dar duşmanul a avut şi multe pierderi ! Cinci zile în şir artileria, aviaţia de asalt şi de bombardament sovietice au pisat Armata 4 tancuri germană şi întăririle aduse, care se părea că nu puteau decît să completeze pierderile, şi nici pe acestea, toate. Dar s-a întîmplat un lucru ciudat: la sfîrşitul zilei de 21 octombrie cercetarea aeriană informa că pe front duşmanul aduce din diferite direcţii între 650 şi 800 tancuri, iar după alte evaluări aproximativ 900. Se crea impresia că la dispoziţia hitleriştilor se aflau 2–3 divizii de tancuri, despre care nici habar nu aveam. De unde ? Şi aceasta în condiţiile în care grupul mobil al frontului – Corpul 2 tancuri de gardă – era alcătuit înainte de începerea ofensivei din aproximativ 200 de tancuri. Fireşte, datele furnizate de cercetarea aeriană nelinişteau comandamentul frontului.

În aceeaşi zi, 21 octombrie, la întoarcerea din cercetare capii de formaţie a două perechi de-ale noastre, locotenenţii-majori D.P. Moţakov şi F.T. Buturlin, au relatat aceeaşi constatare: ambii văzuseră zonele de concentrare a tancurilor, ambii văzuseră coloanele, dar nici unul nici celălalt nu văzuse nicăieri urme de şenile. Am transmis imediat această informaţie statului major al armatei, iar

acesta statului major al frontului. Imediat a urmat ordinul ca avioane de asalt şi de vînătoare acționînd în grupuri mici, cu foc, bombe şi proiectile cu reacție să verifice aceste date. În curînd s-a descoperit că într-una din zonele de „concentrare a tancurilor” se aflau machete confecționate industrial şi instalate pe autocamioane obişnuite. În seara zilei de 21 octombrie statului major al Armatei 11 de gardă i s-a raportat că cercetarea aeriană a depistat la marginea unei păduri un grup de tancuri „Tiger” camuflate. Informația a fost comunicată artileriştilor. Aceştia au executat o lovitură de reglaj, după care au încetat focul. „Tiger”-ii nu au reacționat nici la lovituri directe. Au fost trimişi înainte cercetaşi-observatori. Ei au confirmat că tancuri „Tiger” camuflate sînt înşirate în tufăriş ca la paradă. Prin binoclu se puteau observa chiar şi cusăturile sudurii electrice. Nu cumva şi acestea erau machete ? Au tras un proiectil: el a perforat tancul. Imediat s-a auzit vocea cercetaşului: „Destul ! «Tiger»-ii sînt din tablă”.

Fireşte, nu de trai bun se apucaseră hitleriştii să producă industrial machete. Din punct de vedere militar asemenea măsuri de dezinformare a comandamentului nostru în momentul declanşării ofensivei puteau, în cazul în care erau luate ca atare, să joace un rol important. Dacă nu descopeream la timp înşelăciunea, trebuia să ne reevaluăm posibilitățile şi nu lipsea mult ca să urmeze ordinul de a trece la apărare. După părerea mea această întîmplare este instructivă şi merită toată atenția.

În noaptea de 21 octombrie, continuînd deplasarea spre vest, brigada 25 tancuri a Corpului 2 tancuri de gardă a ajuns la rîul Argeropp în zona localității Nemmersdorf, la sud-vest de Gumbinnen.

Era o ceață deasă. Hitleriştii nu se aşteptau deloc ca aici să apară tancuri sovietice; s-au trezit greu la realitate, şi brigada a reuşit să forțeze rîul fără să întîmpine obstacole. În dimineața următoare s-a constatat că ea a nimerit direct în pozițiile germane din centrul unei zone puternic fortificate. Inamicul dispunea aici de 150 de tancuri – majoritatea erau maşini „Tiger” şi „Panther”. A izbucnit o crîncenă luptă de

tancuri. Numai vasta experiență de război, măiestria tanchiştilor noştri, capacitatea lor de a se orienta în situații complicate şi sprijinul efectiv acordat de Divizia 1 aviație de asalt de gardă le-au permis acestora să respingă atacurile hitleriştilor cu grele pierderi pentru ei.

Rezistența disperată a duşmanului influența ritmul înaintării trupelor noastre. În ansamblu, în şase zile Armata 11 de gardă înaintase 52 de kilometri şi acum se găsea pe căile de acces spre localitățile Gumbinnen şi Darkehmen cu flancul drept şi la 10 kilometri de Goldap cu cel stîng. Situația generală s-a complicat prin faptul că la joncțiunea Armatei 11 de gardă şi Armatei 5 se formase un decalaj mare. În fața Armatei 5 a generalului N.I. Krîlov apărarea inamicului s-a dovedit mai puternică; de aceea se duceau lupte intense, ce nu permiteau inamicului să ia forțe de acolo, însă înaintarea noastră era modestă. Dar, după cum ştie cititorul, Armata 11 de gardă înaintase pe alocuri 50 de kilometri, iar brigăzi ale Corpului 2 tancuri de gardă, care acționaseră în fața formațiilor ei de luptă, înconjuraseră de pe acum Gumbinnenul dinspre sud-vest. Această situație reprezenta o mare amenințare pentru hitlerişti şi putea avea consecințe foarte grave pentru ei; de aceea ei au concentrat mari rezerve la nord de Gumbinnen. Intențiile lor erau clare: cu forțe numeroase să lovească din nord decalajul creat între unitățile Armatei 11 de gardă şi ale Armatei 5, să ajungă în spatele diviziilor Armatei 11 aflate în ofensivă şi astfel s-o taie. În această situație comandantul Frontului 3 Bielorus, I.D. Cerneahovski, a aruncat în luptă rezerva sa – Armata 28 care a fost desfăşurată la nord-vest şi la nord, anulînd decalajul dintre Armata 11 de gardă şi Armata 5. Linia frontului arăta ca un imens zigzag. Respingînd loviturile unităților inamice aduse de pe direcția nord-vest, Armata 28 a asigurat aripii stîngi a frontului posibilitatea de a continua înaintarea, dar nu putea să amplifice avîntul grupării în ofensivă. Astfel, succesul ulterior al luptei depindea integral de acțiunile Armatei 11 de gardă şi ale Corpului 2 tancuri de gardă; comandantul frontului folosise rezerva sa, Armata 28, pentru lichidarea pericolului din flanc.

La mijlocul zilei de 22 octombrie situația din zona Armatei 11 de gardă s-a complicat brusc. Forțele principale ale marii unității se aflau atunci pe aliniamentul rîului Rominte. Corpul 2 tancuri de gardă acționa mai la vest, dincolo de rîu, într-un sector la sud de Gumbinnen, situat între rîurile Rominte şi Angerapp. Hitleriştii concentraseră două mari grupări de flanc cu un mare număr de tancuri şi loveau pe direcțiile din nord şi din sud de-a lungul rîului Rominte. Scopul loviturii era de a separa corpul nostru de tancuri şi unele unități ale Armatei 11 de gardă de forțele principale ale armatei. Situația de la sol era agravată şi de atacurile susținute ale unităților Corpului de armată german de pe un aliniament situat la nord de Stallupönen, efectuate cu sprijinul tancurilor şi autotunurilor. Apăruseră şi bombardierele germane care, în grupuri de 20–30, se schimbau fără încetare deasupra pozițiilor noastre. Aceste incursiuni i-au costat pe germani peste zece aparate doborîte; avioanele de vînătoare ale armatei noastre aeriene au dat duşmanului deasupra cîmpului de luptă o ripostă dură. La sol, însă, situația continua să fie grea.

O grupare de flanc a inamicului, care înainta de-a lungul rîului Rominte de la nord la sud, a reocupat o serie de localități şi continua să se deplaseze spre Walterkehmen. Ea a reuşit să dea peste cap apărarea în cîteva sectoare ale Diviziei 84 infanterie de garda (comandant – generalul-maior G.B. Peters) şi să împingă două din regimentele ei pe malul estic al rîului Rominte. Deşi situația nu era deloc simplă, la punctul de comandă al Armatei 11 de gardă domnea o atmosferă calmă, de lucru pe care o imprima în primul rînd comandantul armatei, generalul-colonel K.N. Galițki şi colaboratorii lui apropiați. Acțiunile şi posibilitățile reale ale inamicului erau estimate rapid, lucid, cu sînge rece; în aceeaşi manieră se adoptau decizii exacte şi oportune. Cu cît situația era mai complicată, cu atît mai sobră şi calmă era activitatea ce se desfăşura la punctul de comandă, cu atît mai fondate erau deciziile şi concluziile. În acest context comandantul a introdus curajos în luptă rezerva sa – Divizia 83 infanterie de gardă (comandant – generalul-maior A.G.

Maslov), desfăşurînd-o pentru apărarea Walterkehmenului de la nord şi de la sud. Această măsură a zădărnicit în cele din urmă tentativa hitleriştilor de a tăia trupele noastre de peste rîul Rominte. Germanii nu au reuşit să ocupe Walterkehmenul, ei au fost opriți de ostaşii Diviziei 83 de gardă. În această situație tot mai critică, generată de încercarea hitleriştilor de a tăia grupul nostru mobil de peste rîul Rominte, menținerea Walterkehmenului era momentul esențial. Pot spune cu toată convingerea că fără sprijinul dat de aproape întreaga Armată 1 aeriană Divizia 83 de gardă nu ar fi rezistat. Inamicul a organizat inteligent o contralovitură, folosind forțe numeroase. De la punctul meu de comandă, amplasat nu departe de cel al comandantului Armatei 11 de gardă, se vedea bine cum acționează aviația noastră. Piloții erau nevoiți să evolueze în imediata apropiere a formațiilor de luptă ale unităților Armatei 11 de gardă. Hitleriştii trebuiau loviți cu o precizie de bijutier, pentru a nu afecta propriile trupe. Ca întotdeauna, s-au evidențiat piloții avioanelor de asalt ale colonelului S.D. Prutkov, Erou al Uniunii Sovietice. Foarte bine a acționat şi Divizia 311 aviație de asalt. În dificila zi de 22 octombrie piloții Diviziei 240 au însoțit 186 aparate Il-2, angajînd şase lupte aeriene. Într-una dintre ele locotenentul-major D.P. Moțakov a doborît un Me-109.

La 23 octombrie trupele noastre au continuat să înainteze şi au luat oraşele Goldap şi Suwalki. În zona Walterkehmenului continuau lupte grele: hitleriştii voiau cu tot dinadinsul să cupleze grupările de flanc şi astfel să taie corpul nostru de tancuri peste rîu. Dar şi în acea zi contraatacurile lor au fost respinse. La 23 octombrie piloții diviziei au însoțit peste două sute de Il-uri şi au participat la şase lupte aeriene. Căpitanul P.K. Lobas a incendiat un Focke. Nici avioanele de asalt şi nici cele de vînătoare nu au înregistrat pierderi.

Forțele principale ale Armatei 11 de gardă îşi mențineau trainic pozițiile în centru, flancul stîng al armatei a ocupat oraşele Goldap şi Suwalki. Ciocnindu-se cu forțe inamice considerabile, Brigada 25, înaintată, a Corpului de tancuri a fost nevoită să se retragă dincolo de rîul Angerapp.

Cercetarea a stabilit că în zona Nemmersdorfului ea a înfruntat gruparea principală de tancuri a inamicului. A devenit clar că, după luptele grele continue, susținute, forțele principale ale Armatei 11 de gardă nu vor putea, fără o regrupare şi pregătire corespunzătoare, să forțeze într-un timp scurt rîul Rominte pentru a sprijini Corpul de tancuri şi unitățile ei înaintate aflate peste rîu. Oraşul Gumbinnen, un punct bine fortificat al inamicului, nu putea fi luat numai cu forțele tanchiştilor, fără sprijinul diviziilor de infanterie. Grupurile de tancuri ale inamicului tăiaseră deja comunicațiile de spate ale Corpului.

În situația ce se crease la sfîrşitul zilei de 23 octombrie, I.D. Cerneahovski a dat ordin Armatei 11 de gardă să treacă în apărare pe aliniamentul Wolterkehmen, rîul Rominte, Goldaper See. Se prevedea retragerea de peste rîu a Corpului 2 tancuri de gardă şi a unităților care reuşiseră să forțeze rîul Rominte în urma lui.

Retragerea s-a efectuat în condiții extrem de grele. Corpul de tancuri se afla sub un foc continuu. El nu dispunea de suficiente mijloace de transport. Fiecare mijloc de tracțiune din regimentele de artilerie tracta cîte trei obuziere sau tunuri de 122 milimetri. Maşinile erau supraîncărcate. Brigăzile îşi croiau drum spre rîu luptînd. În aceste condiții un rol important avea, fireşte, sprijinul aviației. La 23 octombrie piloții au distrus şi avariat 40–50 de tancuri şi au doborît 24 de avioane ale inamicului.

În aceeaşi zi trupele frontului au primit mulțumirile comandantului suprem pentru ruperea apărării şi pentru pătrunderea pe teritoriul Prusiei Orientale. Printre marile unități menționate în ordin se afla şi divizia noastră, 240, aviație de vînătoare.

Înaintarea trupelor frontului a continuat pînă la 27 octombrie, inclusiv. Armata 28 a generalului A.A. Lucinski a ocupat oraşul Stallupönen. În acele zile aviația a sprijinit în principal gruparea din flancul drept al frontului.

În ceea ce priveşte flancul stîng, după ordinul comandantului frontului situația s-a stabilizat aici şi numai Divizia 18 infanterie de gardă a reuşit să mai înainteze puțin

şi să cucerească sectorul cunoscut sub numele de pădurea Rominten. Regiunea era de un pitoresc deosebit, dar eu nu aş fi reținut acest amănunt, dacă nu ar fi existat o împrejurare deosebită.

În pădurea Rominten se afla o vilă aparținînd lui Göring; ea nu avusese deloc de suferit de pe urma luptelor şi căzuse în mîinile soldaților Diviziei 18 de gardă împreună cu personalul şi corpul de pază. Un subofițer din corpul de pază luat prizonier a povestit că Göring intenționa să vină să se odihnească (să vîneze) aici încă în august. Atunci au adus o subunitate de pază căreia i s-a ordonat să curețe pădurea de dezertori. Dar, fireşte, în august Göring nu a mai venit. După zdrobirea în Bielorusia a Grupului de armate „Centru" nu i-a mai ars de vînătoare. El a venit în octombrie cu nouă-zece zile înainte de ofensiva noastră.

— A vînat mult ? – a fost întrebat subofițerul.

Acesta a rîs:

— De fapt, el nu a vînat…

— Atunci cu ce s-a ocupat ?

Subofițerul, foarte jenat, a povestit că Göring venise să organizeze evacuarea averii sale.

Deci, în toamna anului 1944 unul din acoliții cei mai apropiați ai Führerului înțelesese că Germania fascistă nu mai putea fi salvată şi a decis să facă ce mai putea: să-şi ascundă cît mai departe bunurile jefuite. Examinînd vila, ostaşii sovietici n-au mai văzut nici mobila, nici vasele de preț şi nici pînzele celebre. E adevărat, ici-colo mai atîrnau oleografii ieftine, înfățişîndu-l pe Göring cu Hitler, precum şi cîteva portrete tot atît de ieftine ale Führerului; Göring n-a mai vrut să salveze aceste „opere de artă". El a evacuat pînze semnate de Rubens, Van Dyck şi multe alte capodopere inestimabile ale culturii universale furate din muzeele Parisului, Vienei, Bruxellesului şi Varşoviei. Se poate doar presupune ce comori jefuite se păstraseră în această vilă, dacă, după spusele paznicului, ele fuseseră împachetate şi încărcate în 15 autocamioane.

Însuşi faptul că soldații au intrat într-o vilă a lui Göring avea o imensă semnificație. Era greu să lupți aici. Ostaşii

noştri realizaseră acest lucru. Fiecare kilometru era cîştigat cu preţul unei tensiuni enorme şi cu mult sînge. Dar ostaşul sovietic intrase pe teritoriul duşmanului. Pentru un om care lupta, acesta era un moment important, principal. El ne dădea forţă. Prea mult trăisem cu dorinţa răzbunării ! Prea mulţi tovarăşi de luptă pieriseră cu acest vis neîmplinit ! Şi iată-i pe flăcăii ruşi păşind prin încăperile vilei lui Göring ! În sfîrşit, visul devenise realitate.

În decursul ofensivei desfăşurate între 16 şi 27 octombrie forţele frontului rupseseră trei poziţii defensive din cele nouă existente în Prusia Orientală. Acest fapt facilitase considerabil acţiunile militare ale trupelor noastre în ianuarie 1945. În mai puţin de două săptămîni inamicul pierduse 632 tancuri şi tunuri autopropulsate şi 184 avioane de luptă. În pofida amplorii ei restrînse, această ofensivă a influenţat în modul cel mai direct desfăşurarea generală a luptelor din Pribaltika: trupele Frontului 3 Bielorus au imobilizat însemnate forţe inamice, ceea ce a contribuit în măsură considerabilă la succesul ofensivei trupelor Frontului 1 Pribaltic vecin. În perioada respectivă acestea ajunseseră la Marea Baltică şi la rîul Neman.

Importanţa politică şi morală enormă a operaţiei consta în faptul că războiul se ducea acum pe teritoriul Germaniei fasciste.

În perioada acţiunilor de luptă divizia noastră a asigurat însoţirea a 2 659 aparate Il-2, a efectuat 150 de zboruri de cercetare şi 74 zboruri de luptă pentru însoţirea cercetaşilor.

În total, în decurs de o lună – de la sfîrşitul lui septembrie pînă la sfîrşitul lui octombrie –, piloţii diviziei au efectuat 3 169 zboruri-avion. În 72 de lupte aeriene ei au doborît 21 de avioane ale inamicului. Noi am pierdut 12 avioane şi 4 piloţi. Din aceste 12, 7 au fost doborîte de artileria antiaeriană în timpul frecventelor zboruri la mică altitudine efectuate împreună cu avioanele de asalt deasupra obiectivelor.

O PERIOADĂ DE ACALMIE

În noiembrie trupele noastre s-au aflat în apărare, dar aviația nu a încetat acțiunile de luptă. Fireşte, tensiunea era mai mică, dar noi continuam să însoțim avioanele de asalt, să efectuăm cercetare aeriană şi să acoperim formațiunile de luptă ale trupelor din pozițiile înaintate. Pauzele dintre operații sînt resimțite în mai mare măsură de trupele terestre – tanchişti, infanterişti, artilerişti – şi în măsură mai mică de piloți. Acest lucru se explică prin faptul că lupta aeriană îl supune pe pilot la o tensiune maximă întotdeauna, indiferent de contextul în care are loc. Tinerii piloți de vînătoare nu realizează întotdeauna acest adevăr simplu, dar luptătorii experimentați ştiu cît de înşelător poate fi contextul în perioada unei aşa-zise pauze operative. Tocmai de aceea în noiembrie, cînd tensiunea scăzuse foarte mult, i-am desemnat în calitate de cap de formație pe luptătorii aerieni cu cea mai mare experiență.

La 4 noiembrie căpitanul de gardă P.K. Lobas (Regimentul 86 de gardă) cu o patrulă însoțea un grup de Il-2. Cînd „cocoşatele” au trecut la acțiune, au apărut 6 Messerschmitt-uri, şi Iak-urile au primit lupta. Din cauze despre care am vorbit de multe ori, din nou piloții noştri au fost nevoiți să lupte în inferioritate numerică. Patrula a respins toate atacurile hitleriştilor, iar Piotr Lobas a doborît un Messerschmitt. Era al 14-lea avion inamic doborît de el. Grupul nostru s-a întors cu bine din misiune. Astfel se derulau pentru piloți zilele de acalmie relativă de pe front.

Într-o zi, pe la mijlocul lui noiembrie, am primit un telefon de la statul major al Armatei aeriene: T.T. Hriukin, personal, mi-a dat o misiune de luptă. Se cerea ca timp de cinci zile, în perioada diurnă să fie complet exclusă orice deplasare în sectorul de cale ferată Königsberg-Insterburg-Gumbinnen, precum şi pe celelalte linii secundare ce aveau legătură cu această magistrală. Timofei Timofeevici ne ordona să scoatem din funcțiune locomotivele şi să distrugem întregul material rulant al eşaloanelor. În lipsa țintelor pe

calea ferată trebuia să acționăm asupra şoselelor şi drumurilor de pămînt, să distrugem mijloacele de transport, să împiedicăm transporturile spre linia frontului. Totodată comandantul indica limitele acțiunii la stînga şi la dreapta căii ferate.

Am împărțit întreaga zonă, repartizată nouă, în pătrate; fiecare a fost codificat. Acest lucru facilita îndeplinirea misiunii şi sporea responsabilitatea piloților, care acționau în diferite sectoare. Vremea era defavorabilă – nebulozitate joasă, ceață, vizibilitate redusă. De aceea era foarte important ca piloții să cunoască bine sectorul în care urmau să acționeze. În scopul îndeplinirii misiunii am ordonat comandantului Regimentului 86 aviație de vînătoare de gardă şi comandantului Regimentului 900 aviație de vînătoare să desemneze pentru început cîte patru perechi de vînători dintre cei mai buni luptători aerieni şi să dezorganizeze traficul în sectoarele indicate.

Unitățile au trecut la îndeplinirea misiunii, dar, ca de obicei, au început să apară dificultăți pe care era greu să le prevedem. Bunăoară, după primele atacuri încununate de succes împotriva locomotivelor, piloții au atras atenția asupra următorului detaliu: uneori locomotiva atacată se opreşte, se învăluie în abur şi creează impresia că a fost scoasă din funcțiune. Dar, după puțin timp, ea îşi continuă drumul. Ce se întîmplă ?

I-am chemat imediat pe adjunctul meu care răspundea de pregătirea de tragere aeriană, G.S. Lisețki, şi pe inginerul cu înarmarea diviziei, N.P. Skulkov, şi le-am ordonat să facă urgent lumină în această problemă. Maiorul N.P. Skulkov a propus să găsim o locomotivă capturată şi să executăm o tragere experimentală asupra ei cu un tun de aviație. M-am declarat de acord şi am rugat ca acest lucru să fie făcut cît se poate de repede.

În stația Kibartai au găsit o locomotivă germană. Au luat de pe un avion de vînătoare un tun şi au efectuat cu el trageri de la distanțe diferite cu proiectile diferite. Au stabilit că tunul de 37 milimetri străpunge cazanul locomotivei numai cu proiectile perforante, numai sub un unghi de 90 de

grade față de perpendiculara pe cazan şi numai de la o distanță care să nu depăşească 500 de metri. Din alte unghiuri şi de la distanțe mai mari proiectilele ricoşează şi nu produc nici o stricăciune. Toate constatările au fost comunicate imediat personalului navigant. Eficacitatea atacurilor a crescut considerabil.

Uneori, în timpul vînătorii, apăreau situații aproape neverosimile.

Locotenentul major D.P. Moțakov, pilot din Regimentul 133 de gardă, împreună cu coechipierul său atacau un eşalon inamic. În primul atac au scos din funcțiune locomotiva; garnitura de tren s-a oprit. Moțakov a decis să efectueze şi un al doilea atac asupra vagoanelor, presupunînd că acolo sînt soldați. Piloții au coborît şi au tras asupra acestora cîteva rafale. În momentul ieşirii din picaj aparatul locotenentului major se afla chiar deasupra vagoanelor, la o înălțime mică, iar coechipierul său ceva mai departe. Deodată, într-unul din vagoanele care se aflau chiar sub avion s-a produs o explozie puternică. A izbucnit o flacără imensă, în aer au zburat sfărîmături, într-o clipă totul era învăluit într-un fum negru şi dens. Coechipierul, sub ochii căruia s-a produs explozia, credea că Moțakov fusese ucis. Dar după un timp, mult deasupra lui a văzut un avion complet negru. S-a apropiat şi a constatat că acesta era Iak-ul capului său de formație. După ce au aterizat, la avionul lui Moțakov au venit în fugă toți cei ce se aflau atunci pe aerodrom.

Aparatul arăta ca şi cum ar fi fost acoperit cu funingine. Toată vopseaua arsese. În planurile negre ale Iakului se implantaseră două pietre; una era de mărimea unei cărămizi. D.P. Moțakov a relatat că după producerea exploziei avionul a fost brusc aruncat în sus şi aproape întors pe spate. Din fericire aparatul a suportat impactul undei de aer, loviturile pietrelor şi ale altor obiecte mici, iar pilotul nu şi-a pierdut cumpătul şi a redresat avionul. După încheierea Operației Prusia Orientală comandantul Armatei aeriene a organizat o expoziție, în care unul din exponate era acest Iak afumat, cu pietre înfipte în planuri.

La 18 noiembrie o pereche de vînători din Regimentul 86 de gardă – căpitanii I.K. Somov şi A.S. Korolev – a oprit în sectorul dintre două stații un tren cu 30 de vagoane. Locomotiva a fost scoasă din funcțiune. Piloții au efectuat două atacuri asupra vagoanelor, din care s-au împrăştiat în fugă în toate părțile soldați.

În aceeaşi zi căpitanul P.K. Lobas cu coechipierul său, sublocotenentul N.I. Tiopin, au atacat o coloană de automobile. Cu o rafală precisă, Tiopin a distrus o maşină care s-a răsturnat în şanț; hitleriştii au deschis focul asupra perechii noastre cu artilerie antiaeriană. Piloții au plecat în zona Insterburgului, unde au depistat o garnitură mică de tren – locomotiva, patru vagoane de dormit şi şase vagoane de marfă. Primele patru vagoane prezentau un anumit interes: acolo puteau fi ofițeri germani şi, poate, chiar de rang înalt. Căpitanul Lobas a perforat cazanul locomotivei şi trenul s-a oprit. În acest timp sublocotenentul Tiopin a mitraliat vagoanele. Hitleriştii au început să sară din ele şi să se împrăştie în fugă. După al doilea atac piloții au observat că de pe aerodromul din Insterburg decolează avioane de vînătoare inamice. Ei au luat înălțime şi s-au ascuns în nori.

La 22 noiembrie navigatorul Regimentului 900, maiorul A.P. Petrov a decolat în pereche şi a pornit la vînătoare. La un moment dat a descoperit un mare grup de automobile şi tancuri duşmane. El se deplasa pe trei coloane de la Insterburg spre Gumbinnen. Petrov a raportat, după care a aterizat, a alimentat avionul şi foarte repede a decolat din nou împreună cu perechea lui, maiorul Brajnikov, şi s-a îndreptat spre sectorul respectiv. Dar coloanele nu mai erau acolo. Seara tîrziu, comandantul Armatei aeriene a telefonat de la statul major şi i-a mulțumit maiorului A.P. Petrov pentru informațiile furnizate; inamicul reuşise să arunce în luptă respectivele forțe, dar, informat din timp, comandamentul sovietic era pregătit de atac şi a distrus întăririle aduse.

Acestea sînt doar cîteva episoade ale luptelor din acele zile. În total, în noiembrie, piloții noştri au distrus sau avariat 13 locomotive, 12 automobile, o cisternă de benzină,

un tractor şi altă tehnică, au ucis numeroşi infanterişti inamici. Misiunea fusese îndeplinită: în curînd, ziua, piloții nu au mai depistat pe calea ferată nici un eşalon. S-a redus considerabil circulația auto.

În decembrie situația de pe front nu s-a modificat substanțial. Am continuat să îndeplinim aceleaşi misiuni. Vînam mai frecvent deasupra aerodromurilor germane: loveam avioane la aterizare şi decolare. Inamicul era foarte afectat de aceste lovituri ale vînătorilor, deoarece se ştie că această modalitate îndrăzneață de luptă o foloseşte numai cel ce deține supremația aeriană absolută.

La 1 decembrie parcul de avioane al diviziei noastre număra 139 de avioane de vînătoare: 95 Iak-9 şi 44 Iak-3. Numai cinci aparate erau în reparații. Divizia dispunea de 160 de piloți din care 130 erau permanent gata de luptă. Ca de obicei manifestam o preocupare deosebită pentru pregătirea completării.

Hitleriştii aduceau în Prusia Orientală rezerve de pe alte direcții; la sfîrşitul lui decembrie aveau aici 730 de avioane față de 555 la începutul lunii. Cu toate acestea erau mai puține decît în armata noastră; Luftwaffe dispunea, însă, de cîteva mari unități bine pregătite, lucru de care trebuia să ținem seama. În prima parte a lunii activitatea aviației de vînătoare duşmane s-a intensificat întrucîtva. Acum, cînd dispuneau de cîteva unități bine pregătite, germanii se străduiau să folosească factorul surpriză şi, dacă reuşeau, angajau lupta într-un mod destul de hotărît. După cîteva înfruntări avute în decembrie am realizat că în sectorul nostru inamicul are mai mulți aşi. Dar, oricum, vînătoarea liberă continua să fie cea mai productivă. În cursul acestei luni piloții noştri au scos din funcțiune 15 locomotive şi 8 garnituri de tren, 73 automobile şi multă forță vie, au distrus în lupte aeriene două Ju-88, două Me-109 şi un F-W-190. Acesta din urmă a fost trecut în contul de luptă al tînărului pilot din Regimentul 133 de gardă, sublocotenentul V.I. Zevalov. La 30 decembrie, împreună cu căpitanul N.A. Portnov, în timp ce executau o misiune de cercetare aeriană în sectorul localității Darkehmen, au văzut 12 Focke-uri. Ei

au decis să le atace, dar s-au trezit brusc sub focul unor avioane de vînătoare care evoluau mai sus. Căpitanul a ieşit de sub foc printr-un viraj brusc; Zevalov a reacţionat cu întîrziere la această manevră a capului lui de formaţie, a pierdut din viteză şi a intrat în vrie. Cînd sublocotenentul a trecut la zbor orizontal, el a observat că „se afla în coada” unuia din Focke-uri. De la 50 de metri a tras o rafală lungă asupra avionului inamic, dar a ratat ţinta. Acesta a făcut o mişcare bruscă în lateral şi s-a ciocnit cu capul lui de formaţie. În urma coliziunii unul dintre Focke-Wulf-uri s-a sfărîmat în aer (şi a fost trecut în contul de luptă al lui Zevalov), iar celălalt a intrat în vrie şi nu a mai putut fi observat pe fondul localităţii. Întregul grup de avioane duşmane se afla deasupra propriului teritoriu, motiv pentru care, în învălmăşeala ce s-a produs, piloţii germani au aruncat bombele asupra trupelor lor şi, executînd un viraj pe stînga, s-au îndreptat spre vest.

Începea anul 1945. Toţi înţelegeam că el ne va aduce victoria. Fireşte, nu ştiam cînd se va întîmpla acest lucru. Un fapt era însă clar: cu toate mobilizările „totale” şi „supertotale” armata germană nu mai rezista; dar pentru învingerea ei completă era nevoie încă de eforturi mari.

De obicei, înaintea unei operaţii foarte importante, comandantul frontului, generalul de armată I.D. Cerneahovski, organiza o consfătuire şi un joc de stat major. Dacă în toamna lui ’44 cel mai mare succes l-a înregistrat Armata 11 de gardă înaintînd la flancul stîng, la sud de Gumbinnen, în operaţia viitoare lovitura principală urma să fie dată de aripa dreaptă a frontului, la nord de Gumbinnen. Cu acest prilej frontul a primit întăriri. În primul lui eşalon urmau să lovească trei armate şi Corpul 2 tancuri de gardă. Armata 11 de gardă şi Corpul 1 tancuri se aflau în eşalonul al doilea. Din rezerva Cartierului General a fost întărită considerabil Armata 1 aeriană, căreia comandantul frontului îi atribuia un rol mare, deoarece trupele terestre aveau lipsuri serioase în efective. Aviaţia trebuia să sprijine gruparea de şoc la ruperea zonei tactice de apărare şi la

dezvoltarea succesului, să asigure introducerea în luptă a marilor unități de tancuri, să acopere trupele, să efectueze cercetare aeriană, să distrugă rezervele inamicului, să paralizeze orice mişcare pe căile de comunicații din spatele frontului. Se proiecta ca în ziua începerii ofensivei, cu o oră şi 25 de minute înainte de ora H, 545 de avioane de bombardament şi de asalt să lovească masiv punctele de sprijin ale primei zone de apărare a duşmanului. O dată cu începerea ofensivei eforturile aviației urmau să fie comutate asupra sprijinirii permanente a trupelor ce înaintau. Pentru lupta contra rezervelor inamicului fuseseră desemnate o divizie de aviație de asalt, una de vînătoare, iar în a treia zi a operației încă două divizii de bombardament.

Pentru a lupta eficace împotriva Luftwaffe, urma ca, înainte cu cîteva zile de a începe ofensiva, principalele aerodromuri inamice să fie lovite puternic. Misiunea trebuia executată de două divizii de bombardament, de trei divizii de aviație de asalt şi patru de vînătoare. Coordonarea acțiunilor de luptă ale armatei aeriene (urmau să fie folosite marile unități de aviație ale Armatei 3 aeriene a Frontului 1 Pribaltic vecin şi aviația cu acțiune îndepărtată) era efectuată de reprezentantul Cartierului General, mareşalul de aviație F.I. Falaleev.

Au fost elaborate măsuri de derutare a inamicului. Pentru realizarea surprizei loviturii principale comandantul frontului a decis să se execute o pregătire falsă a ofensivei la flancul drept al frontului, în zona Armatei 31. Au fost create cîteva aerodromuri false, pe care s-au dislocat 100 de avioane de asalt şi 60 de vînătoare. În zona lor acționa o rețea de stații radio care imita discuțiile statelor majore ale Armatei aeriene, ale Corpului de aviație de asalt şi ale celor trei divizii de bombardiere. Pentru îndeplinirea acestor sarcini au fost desemnate Divizia 240, Divizia 1 aviație de asalt de gardă şi Divizia 6 aviație de bombardament de gardă. Aşa cum s-a procedat şi în Operația Bielorusia, trei divizii din Armata 1 aeriană s-au constituit într-o grupare de aviație care urma să acționeze pe direcția centrală. O dată cu intrarea în luptă a celui de-al doilea eşalon al frontului – Armata 11 de gardă şi

Corpul 1 de tancuri –, eforturile celor trei divizii de aviație ale noastre urmau să fie comutate pe sprijinirea acțiunilor lui de luptă.

Dar ce aveam în față ?

În sectorul de înaintare a trupelor Frontului 3 Bielorus apărarea inamicului era foarte bine organizată, în special pe direcția Insterburg. O rețea de fortificații eşalonate în adîncime permitea duşmanului să apere cu forțe nu prea mari fiecare bază de operații. În sectorul frontului existau două puncte foarte puternic fortificate – Ilmenhort şi Heilsberg – şi două cetăți – Königsberg şi Pillau. În afară de aceasta, fiecare sat, castel sau casă erau amenajate pentru apărare. Numeroasele cursuri de apă înguste fuseseră adîncite. Principala lor particularitate era absența malurilor în pantă lină. De fapt ele fuseseră transformate în canale greu de forțat. Hitleriştii şi-au perfecționat apărarea pînă în ultimele zile. Adîncimea ei era de 150–200 de kilometri, cuprinzînd, practic, întregul teritoriu al Prusiei Orientale, pînă la Marea Baltică.

La mijlocul lui ianuarie 1945 gruparea din Prusia Orientală dispunea încă de forțe considerabile: 580 000 de soldați şi ofițeri, 200 000 de membri ai formației militare „Volkssturm”, 820 de tunuri şi aruncătoare de mine, circa 700 de tancuri şi tunuri de asalt. Flota 6 aeriană germană avea 775 de avioane. Rețeaua de aerodromuri fusese bine dezvoltată şi pregătită, ceea ce îi asigura inamicului o manevrare suplă a forțelor aeriene atît pe front cît şi în adîncimea apărării.

Era evident că aveau să se desfăşoare lupte înverşunate pentru fiecare tranşee, pentru fiecare punct de sprijin, pentru fiecare punct de foc. Înțelegeam, de asemenea, că infanteria noastră îşi punea mari speranțe în sprijinul activ al aviației. La ordinul comandantului Armatei aeriene acțiuni de asalt trebuia să executăm şi noi, nu numai Il-urile. Specificul operației era de aşa manieră, încît, mai mult ca oricînd, eram legați de situația de la sol. Piloții noştri erau obligați să descifreze repede şi bine particularitățile luptei terestre, căci de aceasta depindea eficacitatea sprijinului

aviației. Acesta fusese un moment esențial al pregătirii personalului navigant al diviziei.

Aveam sarcini numeroase, timp puțin, dar personalul marii unități acționa ca un mecanism trainic, bine pus la punct.

ÎN PRUSIA ORIENTALĂ

În ajunul ofensivei, în toate regimentele şi la conducerea diviziei au avut loc mitinguri cu steagurile de luptă desfăşurate. Toate cuvîntările aviatorilor erau străbătute de voința de a-i bate pe hitlerişti pe propriul lor pămînt.

Divizia era bine pregătită pentru lupte. În general, întreaga noastră Armată 1 aeriană era mult mai puternică decît Flota 6 aeriană germană pe care o aveam în față pe cerul Prusiei Orientale. Acum, cînd trebuia să fie întărită o direcție în aer, nu erau trimise avioane izolate – cum se întîmpla, de pildă, pe Frontul Leningradului – şi nici regimente, ci divizii întregi, bine pregătite, completate, dotate cu aparate moderne.

Cînd o armată aeriană dispune de asemenea forțe, se pune problema: cum să fie folosite cu randament maxim ? La începutul războiului avioanele de vînătoare aveau ca principală misiune neutralizarea acțiunilor aviației inamicului, iar apoi cîştigarea supremației aeriene. În 1944 ea fusese cîştigată. În noile condiții, mai ferm şi eficace acționau avioanele de asalt şi de bombardament, care, prin lovituri puternice şi precise, contribuiau mult la dezvoltarea acțiunilor ofensive terestre, printre altele, la Operația Bielorusia. Avioanele de vînătoare trebuiau să mențină supremația aeriană şi, în acelaşi timp, să îndeplinească sarcini deosebit de importante: asigurarea acțiunilor de luptă ale avioanelor de bombardament şi de asalt, acoperirea sigură a trupelor mobile ale armatelor şi frontului, precum şi a cîmpului de luptă. Problemele-cheie ale marii noastre unități erau: interacțiunea exactă a avioanelor de vînătoare

cu celelalte genuri de aviație şi legătura directă cu comandamentul trupelor terestre. Eficacitatea activității noastre depindea mult de măsura în care cunoşteam ce se petrece pe pămînt. Succesele noastre de luptă erau apreciate acum nu atît după numărul victoriilor repurtate de piloți în aer, cît după lipsa pierderilor din aviația de bombardament şi de asalt şi după succesele trupelor terestre. În acest sens, ultimul an de război s-a deosebit de ceilalți prin faptul că s-au realizat legături mai directe, mai flexibile şi mai sigure între comandanții marilor unități terestre şi aeriene. Un număr foarte mare de stații radio, puncte de comandă, puncte de dirijare şi conducere a luptelor aeriene etc. au fost instalate direct în formațiile de luptă ale infanteriei; dacă n-am fi procedat aşa, n-am fi putut folosi eficace forța noastră aeriană crescîndă.

Cît priveşte Prusia Orientală, aceasta nu reprezenta un teritoriu prea întins, dar era împînzită de puternice aliniamente de apărare, fapt ce însemna că trupele noastre în ofensivă urmau să se afle în timpul întregii operații într-un contact de luptă nemijlocit cu inamicul. De aceea sutele noastre de avioane de asalt şi de bombardament trebuiau să acționeze cu exactitate maximă. Era, deci, nevoie de o permanentă, foarte operativă şi suplă legătură cu solul. De aceea o bună parte din timpul afectat pregătirii operației l-am consacrat problemelor organizării cooperării cu avioanele de vînătoare şi bombardament. Eu am organizat cursuri speciale pe această temă cu personalul de conducere al diviziei. Separat a fost tratată problema cercetării aeriene a trupelor inamice pentru informarea aviației de asalt. În caz de necesitate se prevedea dirijarea spre obiectiv a avioanelor de asalt de către piloții de pe avioanele de vînătoare. Am organizat cursuri şi cu personalul de conducere al Regimentului 133 de gardă care fusese desemnat să însoțească Divizia 6 aviație de bombardament de gardă. În cursul pregătirii ofițerii din statul major şi din conducerea marilor unități răspundeau personal de o problemă, toate sarcinile fuseseră repartizate, se muncea susținut, fiecare avînd o experiență bogată. Comandantul diviziei era pe deplin

mulțumit de mersul pregătirilor.

Trebuie să subliniez rolul deosebit de important pe care îl avea serviciul de dispecerat. Activitatea curentă a statului major depindea în mare măsură de munca conştiincioasă a dispecerilor. Prin ei parveneau toate informațiile despre acțiunile de luptă ale unităților, rapoartele urgente privind momentul decolării grupurilor, escadrilelor şi regimentelor; după revenirea grupurilor, prin ei se comunicau timpul, rezultatele acțiunilor, situația aeriană, informațiile culese de cercetare, condițiile meteorologie etc. Întreagă această informație de maximă importanță era sintetizată şi prelucrată de ofițerii secției operative (comandată de locotenent-colonelul P.A. Peretiatko) şi de ofițerii de la secția de cercetare (comandată de G.H. Egorov), după care ea ajungea la şeful statului major şi la mine. Dispeceratul funcționa fără întrerupere. Sergenții Aleksei Kolmogorov, Aleksandra Atamanova şi Vladimir Soroka erau luptători neobosiți. Ei îi cunoşteau pe toți capii de formație ai diviziei şi indicativele lor, munceau conştiincios şi cu mult profesionalism. Nu întîmplător toți primiseră distincții guvernamentale. Lucrînd permanent, ei erau primii care apreciau calitatea şi fiabilitatea liniilor de comunicație. Căpitanul P.P. Volhov, comandantul serviciului de transmisiuni al diviziei afla întotdeauna prin ei cum lucrează liniile de comunicație şi lua măsuri de înlăturare a defecțiunilor.

Printre numeroşii tovarăşi de luptă, printre numeroasele mele ajutoare de care îmi amintesc cu recunoştință, un loc aparte ocupă plutonierul Stepan Ivanovici Appolonov, care a împărțit cu mine toate vicisitudinile frontului. El a fost permanent alături de mine, m-a însoțit întotdeauna în linia întîi – la punctele de comandă sau la punctele de conducere auxiliare. Stepan Ivanovici m-a salvat în situații critice, atunci cînd, deplasîndu-ne cu unitățile înaintate, nimeream sub focul unor grupuri de hitlerişti ce rătăceau în spatele trupelor noastre. Mă uimea întotdeauna reacția lui: sesiza pe loc nu numai direcția, dar şi punctul de unde se trăgea asupra maşinii şi imediat răspundea cu automatul său. Appolonov era un om cu o comportare minunată, în situațiile

de mare tensiune făcea totul fără greutate şi cu o deosebită discreție. El a fost pentru mine un sprijin de nădejde.

Ofensiva trupelor frontului a început în dimineața zilei de 13 ianuarie. Aşa cum se proiectase, în noaptea ce a premers această zi, bombardierele Armatei aeriene au lovit puternic duşmanul în sectorul rupturii şi au efectuat cercetare aeriană. Avioane izolate din divizia colonelului G.A. Ciucev au zburat deasupra liniei întîi pentru a acoperi zgomotul tancurilor care se deplasau spre aliniamentele de plecare.

Dimineață, sute de avioane erau gata să se ridice în aer, dar vremea era potrivnică: ceață, nori joşi, vizibilitate aproape nulă. Nici aviația şi nici artileria nu se puteau arunca asupra duşmanului cu întreaga lor forță. Folosirea tancurilor era îngreunată. Observarea inamicului era exclusă. Şi, totuşi, gruparea de şoc s-a pus în mişcare.

Batalioanele înaintate au înlăturat rapid obstacolele genistice şi au năvălit în prima tranşee inamică. Atunci s-a constatat că inamicul îşi retrăsese forțele principale în tranşeele a doua şi a treia. Aceste informații au fost luate imediat în calcul în cadrul pregătirii de artilerie şi aviație.

Ocuparea tranşeii întîi s-a petrecut la ora şase şi cîteva minute rapid şi fără eforturi deosebite, hitleriştii opunînd o rezistență slabă. Pentru tranşeea a doua s-a dat însă o luptă sîngeroasă. Avioanele continuau să se afle pe aerodromuri. Din cauza timpului nefavorabil eficacitatea pregătirii de artilerie era mult sub aşteptări. Toată povara apăsa pe umerii infanteriei.

Nu e greu de imaginat cît de enervantă, chinuitoare şi plictisitoare era aşteptarea pentru piloți. Obligați să stea în avioane sau alături de ele, ei ştiau că cei ce înaintau aveau nevoie de puternicul sprijin al aviației ca de aer. Această aşteptare îi obosea pe oameni mai mult decît 4–5 zboruri de luptă.

La 13 ianuarie, în prima zi a ofensivei, gruparea de şoc a pătruns în dispozitivul defensiv al inamicului între doi şi şapte kilometri. Toată ziua au avut loc lupte înverşunate, dar nu s-a reuşit ruperea zonei principale de apărare. La statele majore ale aviației, pe hărțile piloților se fixa permanent

situația, în fiecare minut ei aşteptau comanda de decolare; dar în ziua respectivă nu au zburat. În cursul întregii zile vînători de-ai noştri au zburat de trei ori pentru cercetarea stării timpului, iar două perechi au executat cîte un zbor pentru însoțirea cercetaşilor.

La 14 şi 15 ianuarie, dimineața, era o ceață densă. Dar spre prînz ea se risipea, şi aviația începea să acționeze în grupuri mici. Între timp, pe direcția loviturii noastre principale inamicul a adus rezerve – au apărut două noi divizii de infanterie şi una de tancuri. Luptele din sectorul rupturii erau deosebit de grele, infanteriştii dădeau un mare tribut de sînge pentru fiecare metru cîştigat.

În mijlocul zilei de 14 ianuarie două regimente inamice sprijinite de 130 tancuri au contraatacat trupele Armatei 5. Tocmai atunci s-a ameliorat puțin şi timpul. Avioanele de asalt ale Diviziei 1 de gardă, bombardierele Diviziei 6 de gardă şi alte mari unități ale Armatei aeriene s-au îndreptat imediat în sectorul în care contraataca duşmanul. Ele au lovit atît de puternic tancurile inamice, încît în scurt timp presiunea exercitată de acestea a slăbit considerabil. Piloții Diviziei 240 au asigurat activitatea avioanelor de bombardament şi de asalt. Exploatînd nebulozitatea, avioanele de vînătoare germane au încercat să le împiedice acțiunile prin atacuri-surpriză, dar băieții noştri, care aveau deja o mare experiență de luptă, au zădărnicit în cel mai hotărît mod toate intențiile adversarului.

Locotenentul-major G.I. Jilkin din Regimentul 86 aviație de gardă conducea zece Iak-uri care însoțeau un mare grup de Il-uri într-un sector la nord-vest de Gumbinnen pentru respingerea atacului tancurilor. La apropierea avioanelor de asalt de țintă, cîteva Me-109, după ce s-au împărțit în perechi, au încercat să le atace. O pereche de Iak-3 din grupul de şoc – sublocotenenții V.P. Fisenko şi R.A. Pivovarov – a intrat în luptă cu Messerschmitt-urile. Tineri, dar piloți destul de destoinici, ei au antrenat în luptă avioanele de vînătoare germane, iar avioanele noastre de asalt şi-au continuat zborul spre țintă sub acoperirea celorlalte Iak-uri. În toiul luptei s-a apropiat şi o pereche de F-W-190, dar

Fisenko şi Pivovarov, manevrînd şi sprijinindu-se reciproc, i-au împins pe hitlerişti spre Gumbinnen şi acolo, deasupra oraşului, fiecare dintre ei au doborît cîte un Messerschmitt.

În acelaşi timp, o pereche de Iak-9 din Regimentul 133 de gardă, condusă de locotenentul-major D.P. Moțakov, efectua cercetare aeriană nu departe de Gumbinnen; la un moment dat ea a fost atacată de un grup de Focke Wulf-uri. Hitleriştii erau mai mulți şi în luptă cu doi vînători sovietici sperau, probabil, într-o victorie facilă. Dar peste cîteva minute la marginea Gumbinnenului cădea încă un avion german, de data aceasta un Focke-Wulf. El fusese doborît de locotenentul-major D.P. Moțakov; după ce şi-a încheiat cercetarea, perechea noastră a revenit pe aerodromul ei.

La 14 ianuarie trupele terestre au înregistrat un anumit succes – printre altele, fusese respins puternicul contraatac al forțelor inamicului. Dar principala zonă de apărare a fost ruptă definitiv abia în a treia zi a ofensivei, în după amiaza lui 15 ianuarie. Pentru prima oară în aceste zile, acum timpul se ameliorase simțitor, şi aviația Armatei noastre, în cooperare cu forțele Armatei 3 aeriene, a putut, în sfîrşit, să acționeze la capacitatea maximă cîteva ore în şir. Nu 50, nu 100 şi nici 200, ci 1 320 de avioane sovietice, timp de trei ore, au lovit puternic principalele puncte de rezistență şi de sprijin ale inamicului. Ca urmare, trupele noastre au încheiat ruperea principalei zone de apărare a inamicului; spre sfîrşitul zilei de 15 ianuarie gruparea de şoc a frontului înaintase 15 kilometri. Ofensiva începuse, deci, sub auspicii extrem de complexe.

La aceste incursiuni au participat bombardierele colonelului G.A. Ciucev şi avioanele de asalt ale colonelului S.D. Prutkov. Ele trebuiau să facă proba unei precizii excepționale, deoarece trupele terestre în ofensivă se aflau tot timpul într-un contact strîns cu inamicul. În timpul celor trei zile de lupte continue configurația liniei întîi se modificase permanent şi brusc. În aceste condiții, atunci cînd situația o cerea, Divizia 1 aviație de asalt de gardă acționa pe toată întinderea frontului şi constituia în mîna comandantului Armatei aeriene mijlocul cu ajutorul căruia aviația noastră,

putea să sprijine acțiunile infanteriei în orice moment şi în orice sector.

Desigur, nu numai piloții lui S.D. Prutkov contribuiau la dezvoltarea ofensivei. Excelent au acționat, bunăoară, şi luptătorii Diviziei 277 de asalt. În general, măiestria aviatorilor se manifesta în acea perioadă a războiului ca o trăsătură calitativă stabilă a activității tuturor marilor unități. Şi, fireşte, acolo unde acționau piloții coloneilor S.D. Prutkov şi G.A. Ciucev se aflau şi vînătorii noştri.

La 16 ianuarie eforturile Armatei aeriene au fost comutate pe sprijinirea acțiunilor gloriosului Corp 2 tancuri de gardă „Taținski”. Acestuia i se ordonase ca, în cooperare cu trupele Armatei 5 a generalului N.I. Krîlov, să rupă cea de-a doua zonă de apărare a inamicului. Misiunea era extrem de complexă, dar, dacă reuşea, putea contribui în mare măsură la distrugerea întregii grupări din Prusia Orientală. Cea de-a doua zonă de apărare ocupa, sub raport teritorial, o poziție de mijloc: aici, în centrul Prusiei Orientale, se afla puternica grupare inamică de la Insterburg, care bara drumul cel mai scurt către Königsberg şi Marea Baltică. Dezvoltînd ofensiva la nord de Gumbinnen în zona Armatei 5, Corpul 2 tancuri de gardă trebuia să ajungă în spatele grupării de la Insterburg şi să nu-i dea posibilitatea să se retragă organizat pe aliniamentul următor, cel de lîngă Königsberg. În etapa respectivă acesta era obiectivul general. Cum e şi firesc, în realizarea lui un mare rol i se rezervase sprijinului aviației.

Înaintea pătrunderii corpului de tancuri în ruptură Divizia 6 bombardament de gardă a lovit cu întregul efectiv principalele puncte de sprijin din zona a doua de apărare a hitleriştilor. După atacurile în picaj ale avioanelor colonelului G.A. Ciucev au urmat loviturile date de cele 342 bombardiere ale armatelor 1 şi 3 aeriene. După trei ore de la aceste atacuri, 284 de bombardiere ale Armatei 1 aeriene au început să piseze punctele de sprijin ale celei de-a treia zone de apărare a hitleriştilor. Şi din nou primii au bombardat piloții colonelului G.A. Ciucev.

După primele bombardamente masive în zona rupturii au fost distruse numeroase instalații defensive şi trupele noastre

au ocupat cele mai importante puncte de sprijin. Imediat ce unitățile Armatei 5 au început ruperea celei de-a doua zone de apărare Divizia 1 aviație de asalt de gardă şi Divizia 277 aviație de asalt au trecut la sprijinirea nemijlocită a corpului de tancuri, distrugînd trupe şi tehnică ale inamicului care se aflau în fața corpului. Divizia 277 aviație de asalt sprijinea concomitent şi trupele Armatei 5 în zona căreia corpul de tancuri intrase în ruptură.

Toate regimentele diviziei noastre se aflau concomitent în aer, însoțind avioanele de bombardament şi de asalt. În ansamblu, sprijinirea din aer a acțiunilor Corpului 2 tancuri de gardă era efectuată de forțele a cinci divizii de bombardament, trei de asalt şi una de vînătoare. Aceasta atestă cît de importante erau sarcinile date tanchiştilor şi trupelor Armatei 5. Divizia 240 aviație nu figurează aici, căci eu am enumerat numai forțele care au efectuat sprijinirea nemijlocită a trupelor terestre. Marea unitate de vînătoare, pe care am menționat-o era Divizia 130 aviație de vînătoare, dotată cu avioane de vînătoare-bombardament (unul din aparatele experimentale create în biroul de proiectare al lui A.S. Iakovlev). Această divizie era comandată de Fiodor Ivanovici Şinkarenko. Noile Iak-uri transportau bombe de mare calibru şi se distingeau printr-o mare precizie a lansării încărcăturii din picaj. În acea zi piloții lui F.I. Şinkarenko au distrus trupe şi tehnică inamice din zona a treia de apărare.

În total, la 16 ianuarie, folosind timpul favorabil, aviația noastră a efectuat 2 800 de avioane-zboruri, din care aproximativ 200 aparțineau Diviziei 240 aviație.

La 17 ianuarie la sol au continuat lupte înverşunate. Vremea s-a stricat din nou, şi aviația a început să acționeze în grupuri mici. Avioanele de vînătoare ale inamicului încercau să atace perechile şi grupurile noastre de patru aparate. Din cauza nebulozității joase avioanele zburau la mică înălțime, iar vînătorii hitlerişti se străduiau să atace în zbor razant. Ca de obicei, statul major al diviziei primea rapoartele regimentelor. Am fost informați despre lupta aeriană efectuată de un grup de şase aparate condus de căpitanul P.K. Lobas. Iak-urile însoțeau 12 Il-uri. Cînd

acestea se întorceau acasă patru F-W-190 au încercat să le atace de jos în zbor razant. Dar piloții noştri, care studiaseră temeinic metodele hitleriştilor, au respins la timp atacul, au antrenat în luptă Focke-urile, iar sublocotenentul N.I. Tiopin a doborît unul din ele. P.K. Lobas avea mai mult „noroc" decît alți capi de formații: aproape că nu era zi în care grupul lui să nu însoțească avioane şi să nu angajeze lupte. Acest lucru se întîmpla chiar şi în zilele relativ calme. În aceleaşi zile, alți capi de formație executau cîteva zboruri de însoțire şi nu făceau decît să colinde... Dar era suficient să conducă el un grup, şi imediat se găseau printre hitlerişti amatori de a-şi încerca norocul. Fireşte, acestea erau simple coincidențe, care se sfîrşeau întotdeauna – deloc întîmplător pentru duşman – trist. Nu-mi amintesc un caz în care piloții conduşi de căpitanul P.K. Lobas să se limiteze la respingerea atacului. De regulă, în luptă unul sau doi inamici erau doborîți. Fraza finală a raportului transmis de grupul lui era invariabil aceeaşi: „Avioanele noastre de vînătoare şi de asalt nu au înregistrat pierderi".

Şi, totuşi. În ciuda rapoartelor de luptă pozitive, ziua de 17 ianuarie a fost pentru divizia noastră una dintre cele mai grele. Nenorocirea a venit de acolo de unde nu ne aşteptam: pe cînd se întorcea dintr-o misiune de luptă, deasupra aerodromului său a pierit locotenent-colonelul Aleksandr Fiodorovici Hotinski, pilot excelent, comandant al Regimentului 900 aviație de vînătoare.

Locotenent-colonelul Hotinski aducea grupul dintr-o misiune de luptă şi zbura în cerc deasupra aerodromului la o înălțime de 800 de metri. Un lot de avioane de asalt decolau, aşa că el aştepta să se elibereze pista. Avioanele de asalt şi Iak-urile din Regimentul 900 care le însoțeau au decolat, după care Hotinski s-a angajat pentru aterizare. Pe cînd plana la 20–30 de metri de sol, în avionul lui, din spate, s-a implantat pe neaşteptate un Il-2 pilotat de sublocotenentul N.S. Astaşiov. Căutînd să ajungă din urmă grupul, sublocotenentul evolua în cerc mic deasupra aerodromului în zbor razant. Era o încălcare flagrantă a numeroaselor ordine severe ale comandantului care interziceau zborul razant

deasupra aerodromurilor. Ca urmare, ambii piloți au murit.

Aproape că nu mai este nevoie să precizez: comandantul a dat un ordin foarte aspru şi a pedepsit exemplar corpul de comandă al regimentului de aviație de asalt şi pe cel al diviziei de aviație de asalt. În război sînt multe pierderi grele şi de aceea sînt de o sută de ori mai dureroase cele nejustificate prin nimic. Veteranii diviziei şi-au amintit mulți ani de acest grav eveniment de zbor. Ziua de 17 ianuarie 1945 a devenit o zi neagră pentru Regimentul 900 şi pentru divizie.

Spre sfîrşitul zilei de 18 ianuarie trupele frontului au rupt apărarea inamicului pe o lungime de 65 de kilometri şi au pătruns în adîncime 20–30 de kilometri. Aviația armatelor 1 şi 3 aeriene a efectuat 10 350 (!) de avioane-zboruri. Aproximativ un sfert din acestea au fost efectuate noaptea. În acea zi, cu întregul efectiv au zburat o dată Divizia 6 aviație de bombardament de gardă şi de două ori Divizia 1 aviație de asalt de gardă. Avioanele noastre de vînătoare le-au însoțit pe cele de asalt.

Acest sprijin activ al aviației a jucat un rol important în ruperea apărării duşmane. Consiliul Militar al Frontului a trimis unităților şi marilor unități de aviație telegrame de mulțumire.

Pe direcția principală, pe parcursul întregii zile au avut loc lupte de intensitate maximă. Hitleriştii întreprindeau contraatacuri furibunde pentru a lichida ruperea. Înverşunarea întîmpina înverşunare, furia-furie, disperarea-voința nestrămutată a unităților noastre aflate în ofensivă. Cel mai mare succes l-a înregistrat Armata 39. În zona ei de înaintare, în ruptură a fost introdus Corpul 1 tancuri. În cooperare cu el, marile unități de infanterie ale Armatei 39 au lichidat rezistența hitleriştilor care apărau sectorul bine fortificat Ilmenhorst şi au înaintat 25–30 de kilometri. Era un succes considerabil.

Prin decizia comandantului frontului, la 20 ianuarie de pe aliniamentul rîului Inster (la joncțiunea Armatei 39 cu

Armata 5) a fost introdusă în luptă Armata 11 de gardă care pînă atunci se aflase în componența eşalonului al doilea. La scurt timp după aceasta Corpul 8 de gardă aflat în flancul ei drept, în cooperare cu Corpul 1 de tancuri, a ocolit gruparea de la Insterburg a inamicului dinspre vest. Corpurile 16 şi 36 infanterie de gardă ale acestei armate, împreună cu tanchiştii Corpului 2 tancuri de gardă, s-au apropiat de Insterburg dinspre nord.

După cum am mai arătat, gruparea de la Insterburg a inamicului era cea mai mare din partea centrală a Prusiei Orientale. Cum era de aşteptat, o dată cu dezvoltarea ofensivei noastre s-a activizat simțitor şi aviația duşmanului, care întreprindea acțiuni de luptă şi de cercetare. Deasupra cîmpului de luptă şi-au făcut apariția formații de bombardiere Ju-88 (mai rar Ju-87) şi grupuri mari (între 20 şi 60 de aparate) de Focke-Wulf-uri. Luftwaffe încerca să oprească sau măcar să încetinească ritmul înaintării trupelor noastre. Am observat, însă, imediat că, chiar atunci cînd zburau în grupuri mari, piloții germani, erau marcați de nesiguranță şi teamă – imediat ce primul avion era doborît, ei lansau bombele unde se nimerea şi o luau la sănătoasa. Tot aşa se comportau şi vînătorii.

O dată cu intrarea în luptă a Armatei 11 de gardă, Divizia 1 de asalt de gardă şi divizia noastră, 240, au trecut la sprijinirea marilor ei unități. La 20 ianuarie avioanele de vînătoare au executat 216 zboruri de luptă, însoțind avioane de asalt şi de bombardament. În plus, am efectuat 58 de zboruri de cercetare aeriană. Dar în zilele următoare, pînă la 25 ianuarie, timpul a devenit complet nefavorabil. Numai la 26 ianuarie vremea s-a îmbunătățit puțin în anumite sectoare, şi aviația a putut să acorde un oarecare sprijin infanteriei; în general, însă acesta era aproape nul. În acea zi, piloții diviziei noastre, bunăoară, au efectuat numai zece zboruri de cercetare aeriană. Dar a doua zi am executat 50 de zboruri de însoțire a Il-urilor, iar la 28 ianuarie 107 zboruri de acoperire a avioanelor de asalt şi a celor ce atacau în picaj. În ultimele zile ale lui ianuarie vremea s-a stricat iarăşi…

Rezultă, deci, că din cauza timpului deosebit de instabil aviația nu putea să acorde întotdeauna trupelor de uscat un sprijin deplin. Iar în acele zile cînd efectuam, totuşi, cîteva zboruri de luptă, fiecare dintre ele se derula la limita posibilităților. De regulă zburau numai cei mai buni piloți şi numai în cazurile în care într-un anumit sector se crea o situație cu adevărat critică. Aşa s-a întîmplat şi în ultimele zile ale lui ianuarie, cînd trupele sovietice ajunseseră la fortificațiile conturului defensiv exterior al oraşului-cetate Königsberg. Dar în perioada distrugerii grupării de la Insterburg şi înaintării spre Königsberg, în general, nu s-a putut zbura.

Dar şi pe vreme proastă aviația primea o misiune de care nu o putea scuti nimeni. Este vorba despre cercetarea aeriană. Eram nevoiți s-o efectuăm la înălțimi foarte mici. Şi, după cum se ştie, într-un avion ce zboară jos se trage cu toate armele; fireşte aceasta se soldează cu pierderi.

Mulți ani după război, în arhivă mi-a căzut sub ochi o telefonogramă, mai precis consemnarea unor discuții telefonice între ofițeri de la statul major al Armatei aeriene şi al Diviziei 240. Această discuție, din care reproduc aici un fragment (unilateral), caracterizează cum nu se poate mai bine importanța ce se atribuia cercetării în acele zile.

Statul major al armatei: „Raportați cum decurg zborurile de cercetare ! Cîte perechi de-ale noastre au decolat ? Ce sectoare au fost investigate ? Comandantul Armatei 1 aeriene transmite: misiunea ce vi s-a dat să fie îndeplinită. În sectoarele al treilea şi al patrulea cercetarea să fie efectuată de alte echipaje ale efectivelor voastre şi nu de echipaje de cercetare. Răspundeți de executare. Raportați la orele 12,00, 14,00, 16,00”.

Era greu să răspundem: timpul este de-a dreptul mizerabil. Pămîntul este acoperit de o ceață compactă, iar nebulozitatea foarte joasă; în asemenea condiții nu se poate asigura securitatea zborurilor şi nici măcar aterizarea. Dar esențial era că pilotul care zbura în cercetare adesea nu vedea nimic. Iar tensiunea luptelor pe sol creştea. Vremea rea oferea inamicului o şansă în plus: el manevra rezervele, se

regrupa, contraataca. Fără sprijinul aviației, infanteriştii cucereau fiecare instalație de apărare cu o mare dificultate şi, fireşte, cu pierderi nejustificate. Şi pe aerodrom domnea o stare de nervozitate: piloții ştiau cîtă nevoie avea infanteria de ajutorul lor, iar ei nu puteau zbura. Cercetaşii aerieni înseamnă tot aviație, dar se părea că statul major al armatei uitase acest lucru. Şi iarăşi sunau telefoanele, şi iarăşi discuții foarte puțin plăcute.

Statul major al armatei: „Ieri ați compromis (vremea a compromis ! – *G.Z.*) cercetarea la depărtare în fața frontului, ați adus daune colosale aprecierii situației. Nu ați dat posibilitatea comandantului Armatei 1 aeriene şi comandamentului frontului să stabilească ce rezerve aduce inamicul în sectorul rupturii".

„Lui Zimin. Comandantul Armatei 1 aeriene ordonă: astăzi să nu se mai permită un asemenea fenomen. Vina dumneavoastră constă în faptul că, luînd din cercetare şi trimițînd la acoperire, nu m-ați anunțat nici pe mine şi nici statul major. Aşa nu se mai poate lucra. Cercetaşii dumneavoastră lucrează pentru front, iar nu pentru dumneavoastră".

Statul major al armatei: „Comandantul Armatei 1 aeriene ordonă: pentru acoperirea bombardierelor nu vor mai fi trimişi cercetaşi; dacă nu vor exista informații ale cercetării la depărtare va răspunde personal Zimin".

Vremea s-a îmbunătățit în primele zile ale lui februarie. Trupele frontului ajunseseră în suburbiile Königsbergului. La 3 februarie Regimentul 133 de gardă a însoțit 65 de bombardiere ale colonelului G.A. Ciucev care au lansat asupra punctului de sprijin Preussisch-Eylau peste 55 de tone de bombe. Aceste lovituri concentrate erau foarte eficace şi, de regulă, contribuiau activ la înaintarea trupelor noastre pe căile de acces spre Königsberg.

O dată cu ieşirea la Marea Baltică aviația a început să atace şi porturi şi obiective maritime ale inamicului. La 5 februarie două regimente de Il-2 din divizia colonelului S.D. Prutkov au atacat două torpiloare germane. Unul din vase a fost avariat. Vînătorii Diviziei 240 aviație însoțeau avioane de

asalt. Il-urile atacau tot mai des ținte de pe mare, perturbînd transportul maritim. La rîndul ei, aviația duşmanului, în grupuri de pînă la 60 de aparate, încerca să lovească trupele noastre, dar fără succes – ele erau bine acoperite din aer.

Avioanele de asalt şi de bombardament atacau frecvent cu mare eficacitate aerodromurile inamice. Sarcina lor era acum mult uşurată de faptul că, pierzînd teritoriu, duşmanul pierduse şi numeroase aerodromuri. Pe cele cîteva rămase se concentra o mare cantitate de tehnică aeriană. La sfîrşitul lui ianuarie, bunăoară, pe aerodromurile din zona Königsbergului au fost identificate circa 250 de avioane. Comandantul Armatei 1 aeriene a ordonat ca forțele Diviziei 6 aviație de bombardament de gardă şi ale Diviziei 1 aviație de asalt de gardă să lovească aceste aerodromuri. Noi am asigurat acțiunile lor, care s-au soldat cu rezultate substanțiale.

Cu toate că zburam puțin, pe aerodrom se desfăşura o activitate susținută; foarte mult muncea personalul tehnico-ingineresc. Avioanele se defectau frecvent din cauza tirului artileriei antiaeriene. Necesitatea de a însoți la altitudine mică avioanele de asalt şi pe cele ce acționau în picaj reducea posibilitatea de a manevra pentru a evita artileria antiaeriană şi de aceea se înregistrau pierderi sensibile. Inginerii şi tehnicienii lucrau ziua şi noaptea; cu toate acestea, uneori, se creau situații excepționale. La 20 ianuarie, de pildă, în Regimentul 86 existau 15 aparate nereparate. Comandantul regimentului, colonelul Vladimir Alekseevici Cisteakov şi locțiitorul lui politic, maiorul Grigori Terentievici Merțalov, i-au convocat pe comuniştii şi pe comsomoliştii din sectorul tehnico-ingineresc şi le-au spus cu toată franchețea că situația creată în domeniul tehnicii era atît de complicată, încît putea să afecteze capacitatea de luptă a unității. Fireşte, în acel colectiv unit şi capabil toată lumea înțelegea acest lucru. Peste două zile toate avioanele erau bune de zbor ! În această muncă plină de abnegație s-au distins organizatorul de partid al escadrilei 1, locotenentul tehnic de gardă V.N. Evseev, comuniştii locotenenți majori tehnici de gardă V.A. Kotov şi V.S. Vasin, plutonierul M.A. Zolotov şi tehnicianul

L.A. Grigoriev. Ei au organizat munca subordonaților de aşa manieră, încă această sarcină complexă a fost îndeplinită într-un timp record.

Timp de trei zile Armata 11 de gardă, împreună cu unități ale Armatei 5, s-au bătut cu gruparea inamică de la Insterburg; lupta s-a încheiat cu ocuparea oraşului. După ce au fost înfrînți pe rîul Inster şi după ce au pierdut Gumbinnenul şi Tilsitul, hitleriştii au început să se retragă, luptînd pe aliniamentul rîurilor Deime, Pregel, Alle, adică pe pozițiile principale ale sectorului fortificat Heilsberg.

Vremea proastă împiedica trupele noastre să se orienteze. Dar şi în aceste condiții infernale înaintarea continua zi şi noapte; te întrebai uimit: de unde mai au oamenii atîtea forțe ?

Armata 11 de gardă, care se infiltrase ca o pană departe spre vest, era în pericol de a fi atacată în flancuri de duşman. Cu toate acestea, ea trebuia să continue înaintarea rapidă, să forțeze rîurile Pregel şi Alle. Pentru îndeplinirea acestei misiuni Armata 11 de gardă coopera cu corpurile 1 şi 2 tancuri de gardă. În pofida rezistenței dîrze a inamicului, ostaşii noştri de gardă au atins aliniamentul defensiv al sectorului fortificat Heilsberg şi în anumite puncte l-au rupt.

La 24 ianuarie Armata 11 de gardă a înaintat 16 kilometri, a rupt importantul aliniament defensiv de pe rîurile Deime, Pregel şi Alle pe o întindere de 25 de kilometri. Inamicul a trimis în mare grabă aici de la Königsberg zece batalioane, dar ele au fost zdrobite. În aceste zile infanteria avea o imensă nevoie de ajutorul aviației ! Dar se părea că vremea rea nu avea sfîrşit. Situația consemnată pe hărțile de zbor se modifica substanțial în fiecare zi, iar noi continuam să stăm pe aerodromuri.

SPRE KÖNIGSBERG !

După ce au ocupat marile centre defensive Darkehmen şi Angerburg, trupele Frontului 3 Bielorus au continuat să

înainteze pe direcția Königsberg. Din stînga şi de la sud trupele Frontului 2 Bielorus vecin se apropiaseră de Elbing şi se deplasau spre Frisches Haff. Era evident că în curînd întreaga grupare hitleristă din Prusia Orientală va fi complet izolată de forțele principale ale armatei germane şi împinsă spre mare. Inamicul pierduse un teritoriu întins, dar dispunea încă de însemnate rezerve de forță vie şi tehnică. Continuau să funcționeze şi căile lui maritime, pe care îşi aproviziona trupele din centrul Germaniei. Pentru a-l înfrînge complet în Prusia Orientală trupele frontului trebuiau să mai depună eforturi considerabile.

La sfîrşitul lui ianuarie ele se aflau deja la cinci-şase kilometri sud-est de Königsberg. La 27 şi 28 ianuarie timpul s-a ameliorat, şi aviația noastră a putut da un ajutor substanțial trupelor terestre. Astfel, la 27 ianuarie, cînd ofensiva unităților sovietice a fost stopată lîngă localitatea fortificată Steinbeck, ea a fost, totuşi, ocupată după loviturile date de aviație. Făcînd bilanțul zilei, generalul-locotenent K.N. Galițki nota: „În această zi, piloții de pe avioanele de asalt ale Diviziei 1 aviație de gardă şi ale Diviziei 277 aviație de gardă, comandate de generalul S.D. Prutkov şi de colonelul F.S. Hatminski, au ajutat foarte mult infanteria noastră”.

Înainte de aceasta, noi – Divizia 240 – ne-am transferat cu multe dificultăți regimentele, apropiindu-le de unitățile, aflate în ofensivă, ale Armatei 11 de gardă. De aceea, la 27 şi 28 ianuarie noi deja acționam, însoțind avioane de asalt şi de bombardament. Piloții dăduseră cîteva lupte aeriene. Şi de data aceasta s-a evidențiat patrula condusă de căpitanul P.K. Lobas. Respingînd un atac al avioanelor de vînătoare duşmane, el şi subordonații lui, Tiopin şi Tkaciuk au doborît trei Focke-Wulf-uri.

La 28 ianuarie diviziile lui S.D. Prutkov şi G.A. Ciucev, precum şi unitățile Diviziei 277 de asalt au lovit aerodromurile principale ale inamicului, situate în zona Königsbergului. Grupuri de luptători aerieni din Regimentul 86 de gardă îi contactau pe vînătorii germani care decolau pentru a respinge atacul chiar deasupra bazelor lor. În urma

bombardamentelor şi a acțiunilor avioanelor de asalt au fost distruse 65 de avioane ale inamicului, iar 40 au fost avariate. În acea zi căpitanul P.K. Lobas a doborît un alt avion inamic, căpitanul N.F. Cesnokov un F-W-190, iar locotenentul-major A.I. Kalughin un Heinckel. În total am însoțit 206 avioane de asalt, 54 de avioane ce atacă în picaj şi un Boston.

La 29 ianuarie piloții noştri acopereau Il-uri şi „pioni” care acționau de pe acum în împrejurimile estice şi nordice ale Königsbergului. În afară de aceasta ei efectuau cercetare în această zonă şi deasupra comunicațiilor maritime din sectorul portului Pillau. Misiunile erau complicate, şi deasupra Königsbergului şi deasupra Pillaului acționam în condițiile unui puternic foc antiaerian.

Unitățile Armatei 11 de gardă se străduiau să ajungă la Golf. Atunci situația grupării inamice de la Königsberg s-ar fi înrăutățit imediat. Dar, atîta timp cît acest lucru nu se întîmpla, duşmanul putea să aducă la Königsberg trupe din zona de înaintare a trupelor Frontului 2 Bielorus. Armata 11 de gardă l-a depăşit pe vecinul din stînga, iar la punctul de joncțiune a fronturilor, la circa 20 de kilometri sud-vest de oraş, hitleriştii concentraseră trupe, amenințînd flancul stîng al armatei.

Sesizînd pericolul, comandamentul nostru a întărit flancul Armatei 11 de gardă, introducînd acolo Corpul 36 infanterie de gardă al generalului P.K. Koşevoi. El a intrat în luptă imediat după rocada efectuată noaptea. Între timp flancul drept al armatei s-a apropiat de fortul Ponart, care acoperea oraşul dinspre sud. Zidurile acestuia aveau o grosime de unu pînă la trei metri. El avea o mulțime de puncte de foc şi o legătură trainică cu alte forturi. Accesul la el era barat de un şanț lat de 25 şi adînc de 7 metri. Fortul dispunea de muniție şi alimente suficiente pentru o lună de blocadă.

Şi totuşi fortul a fost luat. Au căzut prizonieri 200 de soldați şi ofițeri. Unitățile noastre au luat ca trofee tunuri de 210 şi 280 milimetri, zeci de mitraliere, o mare cantitate de muniție şi alimente.

Trupele au continuat să înainteze, tăind şoseaua

Brandenburg-Königsberg. În fața lor se afla golful. Capitala militarismului prusian era înconjurată de la nord şi de la sud. Acolo se dădeau lupte de o intensitate extraordinară.

Ziua de 29 ianuarie poate fi socotită ziua crucială în evoluția operației. Încă noaptea Divizia 26 infanterie de gardă din corpul generalului P.K. Koşevoi, acoperind flancul armatei, a ajuns luptînd la Frisches Haff. Gruparea de la Königsberg a inamicului era izolată de celelalte trupe aflate atît la nord, cît şi la sud de oraş. În acea zi vînătorii diviziei au însoțit circa două sute de avioane de asalt şi avioane ce atacă în picaj şi au îndeplinit 14 zboruri de cercetare.

Cititorul a înțeles, desigur, că în cursul întregii operații timpul a jucat un rol de excepțională importanță, deoarece aviația frontului dispunea de forțe considerabile. În zilele în care condițiile meteorologice îi permiteau să acționeze susținut, trupele de uscat înregistrau succese remarcabile. Şi invers, dacă Armata aeriană era imobilizată la sol sau acționa limitat, inamicul avea posibilitatea să întreprindă contraatacuri puternice. Şi acesta nu pierdea nici o ocazie s-o facă.

La 30 ianuarie evenimentele au cunoscut o evoluție dramatică. Cu o seară înainte vremea se stricase şi a doua zi avioanele nu au mai putut decola. După o scurtă şi puternică pregătire de artilerie, hitleriştii au trecut cu forțe puternice la contraofensivă din sectorul Königsberg, cu scopul de a debloca cetatea. La contraatac participau cinci regimente de infanterie sprijinite de 100 de tancuri şi de tunuri de asalt. El se desfăşura pe direcția sud-vest. Concomitent, din sectorul Brandenburg, Wargittenen lovea o grupare nu mai puțin puternică, pe care hitleriştii o creaseră la flancul stîng (la joncțiunea fronturilor 2 şi 3 Bieloruse). Ea era compusă din forțele unei divizii de infanterie, ale Diviziei motorizate „Marea Germanie", din 100 de tancuri şi tunuri de asalt. Ambele lovituri erau îndreptate împotriva unităților istovite ale Armatei 11 de gardă, care înaintau luptînd continuu. Gruparea de la Brandenburg a atacat cu toate forțele Corpul 36 infanterie de gardă al generalului P.K. Koşevoi.

Bilanțul zilei de 30 ianuarie a fost dureros. Gruparea de

la Königsberg a reuşit să se unească cu trupele dislocate mai la sud. Acest fapt nu s-ar fi petrecut dacă aviația ar fi putut acționa. După ce în luptele anterioare înregistrase pierderi grele, Armata 11 de gardă nu a mai putut continua înaintarea. Era nevoie de o pauză operativă. Pentru îndreptarea liniei frontului s-a impus cedarea fortului Ponart, care, peste cîteva săptămîni, înainte de asaltul asupra Königsbergului, a fost ocupat din nou.

În luna ianuarie Divizia 240 a efectuat 1 690 de avioane-zboruri de luptă. Au fost însoțite fără pierderi 2 616 avioane de asalt şi avioane care atacă în picaj în condițiile în care în întreaga lună au fost doar 8 zile senine şi 10 zile în care s-a putut zbura limitat. În luptele aeriene au fost doborîte 20 de avioane ale inamicului, dintre care cîte trei au revenit căpitanului P.K. Lobas şi sublocotenentului N.I. Tiopin. Piloții noştri au distrus încă 12 avioane la sol. Din misiune de luptă în cursul acestei luni nu s-a întors un singur pilot – sublocotenentul N.S. Golovcenko.

În februarie vremea s-a menținut instabilă. Au fost multe zile în care nu s-a zburat deloc sau s-a zburat limitat. Între timp la sol luptele continuau; în fiecare dimineață infanteriştii priveau cu speranță cerul: ajutorul aviației le era necesar ca aerul.

În primele trei zile ale lunii unitățile Corpului 16 infanterie de gardă, sprijinite de Corpul de tancuri „Taținski" şi de Brigada 43 de tancuri independentă au ajuns la golf. Inamicul a organizat o serie de contraatacuri, dar toate au fost respinse.

Divizia a continuat să folosească orice posibilitate pentru a zbura. Se întîmpla ca vremea să se amelioreze pentru numai două-trei ore; în această „fereastră" zburau zeci şi sute de avioane. La 3 februarie, bunăoară, Divizia 240 a acoperit 192 de avioane de asalt şi 54 de bombardiere; Il-urile şi „pionii" acționau în grupuri mici. În acea zi am executat două zboruri de însoțire a Il-urilor; ulterior, cînd am raportat situația direct comandantului Armatei aeriene, am subliniat că în asemenea condiții meteorologice complicate piloții acționează la limita posibilităților şi că pentru misiuni

de luptă pot fi folosite numai cele mai experimentate şi mai bine pregătite echipaje.

Între timp hitleriştii au întreprins o tentativă decisivă de recîştigare a şoselei Königsberg-Brandenburg. În zona şoselei s-au dat lupte grele intermitente pînă la 11 februarie. Pînă la această dată unităţile noastre se fortificaseră atît de bine, încît pînă la sfîrşitul lui martie situaţia nu s-a mai schimbat. Tentativele ulterioare ale inamicului de a debloca şoseaua nu au avut succes.

Între 6 şi 10 februarie, cînd s-au dat lupte pentru şosea, aviaţia nu a acţionat. Numai în a doua jumătate a zilei de 11 februarie am însoţit 14 grupuri mici de Il-2 – în total 83 de avioane – şi, însoţind avioane de asalt, am susţinut două lupte aeriene. Într-una din ele sublocotenentul de gardă N.I. Tiopin a incendiat un Focke-Wulf şi a lovit un altul.

Epuizat în urma pierderilor masive, la 12 februarie inamicul a încetat atacurile. Armata 3 tancuri germană nu a reuşit să ajungă la Königsberg.

În condiţiile meteorologice extraordinar de grele ale acestei zile am primit un ordin de cercetare, al cărui punct 1 suna astfel: „Să fie depistată gruparea de tancuri a inamicului, locul de concentrare şi de deplasare… în special în sectoarele: Brandenburg, Hermsdorf, Zinten, Rositten, Kanditten, Eichalz, Wusen, Bazen, Lindenau, Lichtenau". Această grupare se afla la sud-vest de Königsberg, în faţa flancului stîng al Armatei 11 de gardă. În acest ordin se formula şi misiunea de a cerceta aerodromurile de la Pillau, Heiligenbeil, Braunsberg, Mehlsack, executînd 20 de avioane-zboruri. Dar timp de trei zile – de la 12 la 14 februarie – nu am reuşit să efectuăm decît şase zboruri de cercetare. Fiecare din aceste zboruri poate constitui subiectul unei povestiri, căci ele fuseseră efectuate în zile în care nu se putea zbura.

În sfîrşit, pe poziţiile de lîngă Königsberg s-a instalat acalmia. Armata 11 de gardă îşi epuizase complet potenţele ofensive. Acum ea avea nevoie de o perioadă de pregătire serioasă pentru etapa următoare: asaltul cetăţii.

Din momentul în care Armata 11 de gardă ajunsese în

apropierea Königsbergului şi la golf, soarta grupării din Prusia Orientală era decisă. Dar în a doua jumătate a lunii februarie şi în întreaga lună martie în alte sectoare ale frontului luptele continuau. În primul rînd s-a hotărît să fie distrusă gruparea de la Heilsberg, cea mai mare din cele rămase întregi. În acea perioadă, principalele eforturi ale aviației frontului au fost concentrate asupra distrugerii instalațiilor defensive puternice din sectorul fortificat Heilsberg.

Pînă la 18 februarie trupele noastre reuşiseră să înainteze în adîncimea zonei 60 de kilometri şi să reducă la aproape jumătate teritoriul pe care se apărau peste 20 de divizii duşmane. Mai mult nu s-a putut face: se impunea regruparea forțelor şi pregătirea pentru lovitura decisivă. Pregătirea s-a efectuat de la 22 februarie la 12 martie. Aviația continua să distrugă trupele şi tehnica inamicului, dar acum o atenție deosebită acordam atacurilor efectuate asupra liniilor sale de comunicație. Rămăşițele grupării din Prusia Orientală puteau fi aprovizionate din rezervele centrale ale Germaniei numai pe apă.

În această perioadă trupele frontului au suferit o grea pierdere: schija unui proiectil al duşmanului l-a răpus pe generalul de armată Ivan Danilovici Cerneahovski. Cortegiul îndoliat de automobile a adus corpul neînsuflețit al comandantului frontului la Kaunas. Divizia a primit misiunea de onoare, dar tristă, de a asigura însoțirea cortegiului printr-o patrulare continuă. Ulterior, în memoria marelui conducător de oşti numele oraşului Insterburg a fost schimbat în Cerneahovsk.

Trupele au continuat să se pregătească pentru ofensivă. Inițial s-a proiectat distrugerea grupării din Peninsula Samland pentru a elibera forțe suficiente în vederea asaltului asupra Königsbergului. Dar inamicul ne-a luat-o înainte. La 19 februarie el a aplicat două lovituri de întîmpinare puternice unităților Armatei 39 cu scopul de a debloca Königsbergul. O lovitură a fost aplicată din oraş şi cealaltă din direcția Peninsulei Samland. Timp de trei zile au avut loc lupte înverşunate. Germanii au reuşit să realizeze un coridor

între garnizoana Königsbergului şi gruparea din Peninsula Samland. Armata 39 a suferit pierderi grele şi fără completări nu putea participa la asaltul proiectat. Comandant al Frontului 3 Bielorus a fost numit mareşalul Uniunii Sovietice A.M. Vesilevski.

La 24 februarie Frontul 1 Pribaltic s-a transformat în Grupul de trupe din Peninsula Samland şi a intrat în componenţa Frontului 3 Bielorus.

În noua etapă s-a hotărît ca în primul rînd să fie distrusă gruparea de la Königsberg, să fie ocupat acest oraş şi apoi să fie lichidate trupele din Peninsula Samland. În vederea realizării acestui obiectiv armatele de arme combinate au fost completate cu oameni, tancuri şi tunuri autopropulsate. La operaţie urmau să participe armatele 1 şi 3 aeriene şi Corpul 6 aviaţie de bombardament.

Cu toate că au fost multe zile în care nu s-a zburat, Divizia 240 aviaţie de vînătoare a efectuat în februarie 1 543 de zboruri de luptă, a însoţit 1 584 de avioane de asalt şi 834 de bombardiere. Piloţii diviziei au purtat 53 de lupte aeriene, au doborît opt avioane inamice şi au pierdut trei echipaje.

În februarie am avut o sărbătoare: pentru succesele dobîndite în luptă divizia a fost decorată cu ordinul „Suvorov" clasa II. Marea unitate avea, deci, două ordine. Un grup de piloţi ai diviziei a primit ordine. Printre cei decoraţi cu ordinul „Drapelul Roşu" se număra veteranul diviziei, maiorul A.N. Derkaci, Erou al Uniunii Sovietice, şi tînărul pilot N.I. Tiopin.

La 13 martie, după loviturile masive de artilerie şi aviaţie aplicate grupării inamice împinse spre golf la sud-vest de Königsberg, trupele noastre terestre au încheiat încercuirea ei. Piloţii diviziei acopereau avioane de bombardament şi de asalt, distrugeau forţă vie, tehnică, vase ale inamicului din porturi, de la cheiuri şi din Frisches Haff, efectuau cercetare aeriană. Dar, în curînd, vremea s-a stricat din nou, şi în primele zile, fără ajutor din aer, infanteria şi tancurile nu au putut înainta decît 4–10 kilometri. Peste cîteva zile timpul s-a ameliorat şi la 18 martie în aer s-au putut afla multe grupuri de avioane.

În acea zi o escadrilă a Regimentului 900 cu opt aparate Iak-9 a însoțit opt Il-uri în sectorul Perschen. O patrulă (perechea alcătuită din locotenenții F.G. Tkacenko şi G.M. Prenko) asigura însoțirea nemijlocită; o altă patrulă, comandată de căpitanul P.I. Golovacev, capul de formație al întregii escadrile, constituia grupul de şoc. Cînd avioanele de asalt au format cercul şi au declanşat atacul, Golovacev a văzut opt Me-109. Ele zburau spre Frische Haff, dar, observînd grupul nostru de opt, au virat şi, cu o semirăsturnare, s-au aruncat în perechi asupra Il-urilor. Judecînd după exactitatea cu care executaseră manevra, după coordonarea acțiunilor demonstrată la ocuparea poziției de plecare pentru luptă, după decizia luată de ei – căci văzuseră doar că țintele erau protejate de avioane de vînătoare –, în fine, după faptul că o pereche de Messerschmit-uri rămăsese la înălțimea inițială, ca rezervă, căpitanul Golovacev şi-a dat seama că piloții inamici sînt bine pregătiți şi că lupta nu va fi uşoară.

Patrula de acoperire nemijlocită a respins oportun atacurile primelor două perechi de Me-109. Văzînd acest lucru, căpitanul Golovacev a atacat a treia pereche şi de la o distanță de 50 de metri a incendiat un Messerschmitt. Lăsînd o dîră de fum, acesta s-a înfipt în pămînt. Între timp, prima pereche de Me-109 a repetat atacul, dar nu asupra avioanelor de asalt. Ținta lor devenise locotenentul Tkacenko, care, după ce a respins primul asalt al Messerschmitt-urilor, le-a pierdut puțin din vedere. Această neatenție l-a costat mult – avionul lui a fost lovit. Locotenentul G.M. Prenko şi-a salvat tovarăşul: printr-un atac frontal, acesta a incendiat Me-109 care intenționa să doboare aparatul lui Tkacenko. După ce au pierdut două avioane, germanii au ieşit din luptă.

În aceeaşi zi, în zona Bladiau un grup de opt aparate Iak-3 din Regimentul 86 de gardă acoperea o duzină de Il-uri luptînd. Capul de formație – acum maiorul P.K. Lobas – a observat două Me-109 care, ascunzîndu-se după un nor de fum, veneau din partea mării cu intenția vădită de a ataca Il-urile. Perechea lui Lobas a respins atacul lor. Messerschmitt-

urile au virat şi au plecat spre mare. Părea că piloţii germani se împăcaseră cu ideea insuccesului. Alte avioane ale duşmanului nu se vedeau pe aproape, astfel că coechipierul lui P.K. Lobas, locotenentul N.I. Tiopin a atacat Me-109 care se îndepărtau. Urmărindu-le, Tiopin a intrat în norul de fum, l-a pierdut pe capul de formaţie şi a fost atacat brusc de patru Focke-uri. Ieşind ca prin minune din foc, Tiopin a înţeles că cele două Messerschmitt-uri nu s-au îndepărtat întîmplător atît de calm şi imprudent – ele ştiau că vor fi acoperite de sus de Focke-uri.

Scăpînd de F-W-190, Tiopin, care era cît p-aci să cadă în capcană, a făcut o mişcare bruscă în picaj şi a căzut în spatele unuia din Messerschmitt-uri. A deschis focul de la o distanţă mică, dar nu a putut urmări rezultatul: îl împiedica fumul; trebuia să se grăbească să se întoarcă, căci, urmărind avionul german, el se rupsese mult de grup.

În acest timp, aparatele Il-2 îşi vedeau de treabă – luau cu asalt ţintele lor. Avionul maiorului P.K. Lobas fusese lovit de un proiectil al artileriei antiaeriene. El a transmis comanda grupului locţiitorului său şi a pornit spre est. Pe cînd se afla deja deasupra teritoriului ocupat de trupele noastre, avionul lui a fost lovit de un alt proiectil. Motorul Iak-ului a luat foc şi P.K. Lobas a părăsit aparatul. Locotenentul Tiopin s-a întors tocmai în momentul în care capul de formaţie îşi deschidea paraşuta. El şi-a acoperit comandantul pînă ce acesta a aterizat.

Între timp, locţiitorul maiorului Lobas, locotenentul-major S.P. Boreiko, a respins atacul întreprins de două Messerschmitt-uri, care, ca şi prima pereche, au venit dinspre mare la mică distanţă, intenţionînd să lovească Il-2 de jos. După ce această intenţie a fost anihilată, locotenentul I.K. Tkaciuk a urmărit un Me-109 şi cu trei rafale l-a doborît. Acesta a căzut în mare, gheaţa s-a spart şi aparatul s-a scufundat. Hitleriştii au încetat să mai atace. După ce şi-au încheiat misiunea, Il-2 s-au întors pe aerodrom.

Aceste lupte au demonstrat că duşmanul dispunea de forţe reduse pe care, însă, le utiliza suficient de raţional. El acţiona în grupuri mixte de aparate, dar fiecare categorie

avea misiunea ei: Me-109 manevriere angajau lupta cu avioanele noastre de vînătoare de însoțire, iar Focke-urile, care aveau tunuri puternice, luptau contra Il-2. Germanii acționau intens, efectuau şi atacuri frontale. Cînd luptele au devenit mai frecvente, am constatat că avem de-a face cu piloți din faimoasa Escadră 51 germană „Melders". În primăvara lui '45 această mare unitate, care altădată reunea floarea aviației de vînătoare germane, pierduse numeroşi aşi cunoscuți; totuşi ea a avut pînă la sfîrşitul războiului piloți foarte buni, fapt de care trebuia să ținem seama. Afirm cu toată răspunderea că după luptele din 1943 piloții noştri de vînătoare îi depăşeau la toate capitolele pe cei germani, dar în luptele cu Escadra „Melders" era nevoie de o prudență dublă.

La 18 martie piloții diviziei au efectuat 241 de zboruri, au însoțit 162 de bombardiere şi 198 de avioane de asalt. În cinci lupte aeriene ei au doborît cinci aparate inamice.

În ansamblu, aviația noastră a executat în acea zi 2 520 de avioane-zboruri, ceea ce, după aprecierea mareşalului A.M. Vasilevski, l-a descumpănit pe duşman şi a influențat tăria apărării sale.

Deşi a avut şi zile în care nu s-a zburat sau s-a zburat limitat, săptămîna 18–25 martie a fost grea pentru aviație. Eu însumi am zburat de cîteva ori. La 22 martie am efectuat două zboruri: unul cu avioane de bombardament, altul cu avioane de asalt. Cu multă satisfacție urmăream activitatea eficace atît a celor care acționau în picaj, cît şi a Il-urilor. Nici prietenilor mei nu aveam ce le reproşa – acționau rațional şi temerar.

La 24 martie, un grup de piloți din Regimentul 900 de aviație a întîlnit un adevărat cortegiu: patru avioane de transport cu trei motoare păzite de Messerschmitt-uri şi Focke-Wulf-uri. Vînătorii noştri erau mult mai puțini decît cei germani.

Ulterior, piloții şi-au pus întrebarea: ce transportau hitleriştii în aceste avioane ? De obicei, sub o pază atît de puternică, ele transportau lucruri deosebit de valoroase. Sau, poate, zburau unii şefi mari ? Căci în acele zile din Prusia

Orientală se putea pleca numai pe calea aerului sau pe mare; ambele modalități erau periculoase.

Pe scurt a avut loc o luptă aeriană în cursul căreia maiorul L.T. Brajnikov şi locotenentul V.A. Volkov au doborît două din cele patru avioane de transport. Ce anume transportau ele piloții noştri n-au reuşit să afle niciodată.

Ziua de 25 martie a fost o zi memorabilă pentru participanții la operație, care au ocupat oraşul Heiligenbeil, centrul sectorului fortificat Heilsberg, ultimul punct de sprijin al duşmanului în cazanul Prusiei Orientale. Într-o singură zi divizia noastră a efectuat 254 zboruri de luptă, însoțind 160 de Il-2. Acestea din urmă atacau gruparea încercuită şi navele din Frisches Haff. Avioanele de vînătoare au executat şi numeroase acțiuni de asalt, realizînd 107 zboruri de distrugere a forței vii şi a tehnicii inamicului.

În acele zile Frisches Haff se afla în centrul atenției tuturor comandanților de toate rangurile. După ce au pierdut ultimii kilometri de teritoriu, rămăşițele grupării de la Heilsberg au început să traverseze golful spre limba de pămînt Frische Nehrung. Această fîşie îngustă de nisip, care se întindea spre sud multe zeci de kilometri, era singura bucată de uscat pe care se puteau refugia ultimele grupuri de hitlerişti împinse spre mare. Prin golf treceau cele mai importante linii de comunicații, pe care se mai aprovizionau cu multă dificultate trupele germane. În perioada 18–25 martie sute de bombardiere au lovit continuu portul Rosenberg. Prizonierii ne-au mărturisit că în ultimele zile, din cauza acțiunilor efectuate de divizia noastră, evacuarea prin Rosenberg era aproape imposibilă. În noaptea de 26 spre 27 martie portul a fost ocupat de trupele Armatei 28. Consiliul Militar al Frontului a remarcat că „ocuparea portului Rosenberg este meritul aviației”. În acele zile a fost puternic bombardat şi portul Pillau.

Trupele care s-au evidențiat în luptele pentru ocuparea Heiligenbeilului la 25 martie au fost menționate în ordinul comandantului suprem. Printre ele se afla şi Divizia 240. Cu prilejul ocupării acestui important punct de sprijin au fost luați prizonieri peste 7 000 de soldați şi ofițeri germani.

În dimineața zilei de 26 martie, împreună cu maiorul V.I. Skupcenko, am zburat cu unul din primele grupuri de avioane de asalt. Însoțirea era efectuată de şase avioane de vînătoare: o pereche de Iak-9 asigura însoțirea nemijlocită, o alta acoperirea, iar a treia, eu şi Skupcenko, constituia grupul de şoc. Noi zburam la 400–500 metri mai sus de formație. Misiunea de luptă: atacarea obiectelor plutitoare din golf.

Cînd ne-am apropiat de obiectiv, ni s-a înfățişat un tablou impresionant.

Întregul golf era plin pînă la refuz de vase mici, şlepuri, şalupe, bărci, plute confecționate din bîrne, arbori, butoaie şi tot felul de materiale ce puteau pluti. Se părea că un puternic uragan adusese în apă tot ce întîlnise pe mal. Obiectele plutitoare erau atît de numeroase, încît la prima vedere era greu să-ți dai seama dacă ele se deplasează într-o anumită direcție sau pur şi simplu se balansează pe suprafața acvatoriului. Dacă însă priveai mai atent, constatai că tot ce se afla în golf încerca, încet sau repede, să se îndepărteze de mal şi să ajungă cît mai repede pe limba de pămînt salvatoare. Dar pe suprafața instabilă a apei hitleriştii nu-şi puteau afla salvarea: cerul era dominat de aviația noastră.

În centrul acvatoriului se legăna un vas de luptă de pază. Se părea că el se deplasa cu turație mică; siajul nu se vedea, astfel încît aveai impresia că vasul stă pe loc. Judecînd după toate aceste elemente, vasul de pază era folosit ca baterie antiaeriană plutitoare. În aer am observat 12 avioane de vînătoare Me-109 şi F-W-190. Ele executau baraje în patrule la diferite altitudini. În locurile de îmbarcare a trupelor şi pe Frische Nehrung se putea observa o concentrare de trupe, tehnică de luptă şi mijloace de traversare.

Il-urile atacau în principal vasul de pe care trăgeau tunurile antiaeriene, precum şi şlepurile. Avioanele de vînătoare, ținînd seama de prezența inamicului în aer, mitraliau în perechi bărcile şi plutele. Am ordonat ca o parte din muniție să fie păstrată pentru o eventuală luptă aeriană.

După ce şi-au încheiat misiunea, Il-urile au pornit spre casă. Pe cînd întregul nostru grup se afla la o distanță mare de litoral am fost atacați de opt Focke-Wulf-uri. Una din patrule a încercat să lovească avioanele de asalt, dar a fost întîmpinată de un grup de acoperire care a respins atacul. Altă patrulă şi-a ales ca țintă perechea noastră (eu şi Skupcenko). Întrucît îi observasem la vreme pe hitlerişti, Focke-urile nu au putut efectua un atac-surpriză. Printr-o manevră energică am ieşit de sub focul lor şi cu o singură patrulă am angajat imediat lupta cu toate cele opt Focke-Wulf-uri. A treia pereche a continuat zborul cu Il-urile.

Avînd forțe duble față de noi, hitleriştii au primit lupta şi s-au comportat inteligent. Timp de zece minute situația în aer s-a menținut tensionată. În cele din urmă, cu o serie lungă am reuşit să lovesc un Focke-Wulf. Acesta a început să fumege şi, pierzînd înălțime, s-a îndreptat vertiginos spre pămînt. Nici eu şi nici piloții mei nu am putut fixa locul unde a căzut, deoarece lupta a continuat cu aceeaşi intensitate. Dar, brusc, ca la o comandă, hitleriştii au întrerupt atacurile şi, coborînd, au ieşit organizat din luptă. M-am convins imediat că Focke-ul lovit de mine a căzut – pe atunci germanii se băteau pînă pierdeau primul avion. De obicei, imediat ce pierdeau un avion, abandonau lupta. Fireşte, uneori ei continuau să lupte, dar n-o făceau de bună voie – piloții sovietici se străduiau să nu le lase nici o şansă de salvare. De aceea, acum cînd au ieşit din luptă am înțeles că F-W-190 fusese doborît. Acest fapt a fost confirmat de piloții unui alt grup de-al nostru care se apropia.

Am revenit pe aerodrom fără pierderi. Sub impresia puternică a celor văzute în golf, i-am raportat totul lui T.T. Hriukin şi i-am sugerat că ar fi oportun ca acolo să fie concentrată mai multă aviație. Comandantul a răspuns că se va gîndi şi mi-a ordonat să plec imediat cu stația radio spre golf. „Folosiți-i integral pe vînătorii diviziei dv”. – a spus Timofei Timofeevici. Totodată, el mi-a atras atenția că misiunile planificate trebuie să fie îndeplinite integral.

Aşadar, inițiativa mea a însemnat amplificarea considerabilă a activității diviziei. Am calculat rapid ce

însemna transferarea stației de radio acolo şi i-am spus comandantului că se va pierde mult timp cu aceasta. Nu s-ar putea, am întrebat, să folosim temporar o stație amplasată acolo ? Comandantul a permis folosirea stației radio a Armatei aeriene, existentă în zona respectivă.

— Decolați ! a încheiat ferm T.T. Hriukin. Trimiteți în acelaşi punct stația voastră de radio.

Am dat imediat ordin şefului statului major să trimită în zona indicată toate avioanele disponibile ale regimentului în grupuri mici; acolo vor primi indicații prin radio de la mine. S-a hotărît ca grupurile să decoleze continuu din zece în zece minute, iar stația radio să fie expediată imediat.

Apoi, am decolat şi m-am îndreptat în zbor razant spre golf.

M-a întîmpinat un ofițer de transmisiuni care mi-a raportat că stația radio se află la dispoziția mea şi că el este gata să îndeplinească misiunea.

Pista de aterizare – un cîmp obişnuit – se termina chiar în golf. Mai exact ea se afla pe un cap mic, aruncat deasupra acvatoriului, precum prova unei imense corăbii. De aici puteai cuprinde cu vederea întregul golf. Totul se vedea ca-n palmă. La o distanță de 7–10 kilometri se distingea perfect Frische Nehrung, limanul mult dorit, spre care se îndreptau de pe litoral toți hitleriştii teferi. La acea oră, în stînga mea, în golf era o mare aglomerație de mijloace plutitoare. În aer se afla o patrulă de vînătoare inamică. Vasul de pază dispăruse.

Stația de radio era instalată chiar la marginea capului – o poziție ideală. A apărut primul nostru grup de patru; capul de formație a raportat prezența lui. I-am avertizat pe piloți asupra prezenței patrulei inamice şi, cunoscînd faptul că împotriva obiectivelor plutitoare mari acționează avioanele de asalt, le-am ordonat să lovească plutele şi bărcile. Le-am spus să ochească exact şi să deschidă focul de la altitudine mică.

Astfel a început activitatea noastră deasupra golfului. Piloții îndeplineau cu exactitate indicațiile mele. Efectul era interesant şi denota că nervii germanilor cedaseră: cînd

observau un avion de vînătoare în picaj, ei nu mai aşteptau salvele tunului ci săreau în apa rece ca gheața. Şi o făceau nu numai militarii din barca sau pluta care constituia ținta pilotului, ci şi cei din obiectele plutitoare vecine. De aceea, după fiecare angajare a unui avion de-al nostru în apă se aflau tot mai mulți germani. Iar şansele de a ieşi de acolo erau absolut minime. Cred că multe sute de hitlerişti s-au dus în acele ceasuri la fundul golfului. Pentru a economisi muniția le-am transmis piloților să alterneze angajările cu foc cu cele fără foc. Efectul acestora din urmă era acelaşi: zeci de soldați şi ofițeri inamici săreau în apă şi se duceau la fund.

Nici nu apucase să-şi termine atacul primul grup, cînd au apărut alte şase Iak-9. Capul de formație a cerut permisiunea de a lovi un şlep care era încărcat cu lăzi (după toate probabilitățile, cu muniții) şi se îndrepta spre malul nostru. Am răspuns afirmativ şi după o a treia angajare pe şlep au început să explodeze proiectile, a urmat o deflagrație foarte puternică, după care şlepul s-a scufundat.

Grupul de aparate Il-2 s-a apropiat şi a început să atace vasele şi şlepurile aflate la chei, la încărcat. Avioanele noastre de vînătoare atacau în grupuri succesive. Ca urmare, peste circa trei ore acvatoriul era parțial curățat de mijloacele plutitoare. După aceea am mutat acțiunile piloților asupra sectoarelor de litoral unde se efectuau operații de încărcare şi descărcare. În cîteva mici sectoare se apărau cu înverşunare ultimele unități de infanterie ale grupării de la Heilsberg, încercînd să cîştige timp şi să dea posibilitatea rămăşițelor trupelor să traverseze golful pe limba de pămînt, fie şi pe nişte uşi smulse la întîmplare.

Avioanele de vînătoare germane zburau în grupuri mici, nu se decideau să intre în luptă cu vînătorii noştri, dar încercau să ajungă la „cocoşate” după ce acestea, îndeplinindu-şi misiunea, se îndepărtau de obiectiv. I-am avertizat pe piloți asupra acestei tactici a inamicului.

În decurs de cîteva ore de activitate intensă deasupra golfului i-am produs inamicului pierderi atît de grele, încît l-am obligat să întrerupă traversarea. Dispăruseră şi concentrările de la punctele de încărcare.

Dar cu aceasta misiunea noastră nu luase sfîrşit. Pe la mijlocul zilei am primit prin radio ordinul comandantului de a mă muta la vreo cinci-şase kilometri la nord de cap. Acolo se afla unul din ultimele capete de pod ale inamicului, şi acum el încerca să organizeze traversarea golfului.

În urma acţiunilor încununate de succes din prima jumătate a zilei, piloţii prinseseră atîta rîvnă, încît au acţionat deosebit de eficace şi în noul sector de luptă. Din 311 zboruri de luptă executate în acea zi 238 fuseseră acţiuni de asalt. O cifră fără precedent! Ei au nimicit nu numai mijloace plutitoare în golf, ci şi obiective terestre. Au fost distruse cinci şlepuri cu muniţii şi alte încărcături, numeroase bărci şi plute, 68 de automobile. După calculele cele mai modeste, inamicul pierduse 500 de soldaţi şi ofiţeri; eram convins că pierderile erau mai mari, căci noi nu puteam număra zecile şi sutele de hitlerişti care plonjau în apa rece ca gheaţa. Sînt convins că mulţi nu au mai ieşit la suprafaţă... În afară de aceasta, piloţii diviziei au însoţit la 26 martie 252 avioane de asalt şi 65 de bombardiere.

Ziua următoare am continuat să executăm aceleaşi misiuni. Principalul obiectiv a rămas tot Frische Haff. Inamicul a reluat traversarea de pe capul de pod sudic, iar noi ne-am întors în grabă la vechiul loc, pe capul cunoscut. Dimineaţă am continuat activitatea începută în ajun. Deosebirea consta doar în faptul că deasupra golfului nu mai zbura nici un avion de vînătoare, iar mijloacele plutitoare erau mai numeroase. În pofida pierderilor grele, hitleriştii căutau o şansă de salvare aici, deoarece pe capul de pod – lucru absolut clar pentru ei – nu mai aveau nici o scăpare.

În a doua jumătate a zilei timpul s-a stricat brusc. Cu toate acestea, am reuşit să efectuăm 162 de zboruri de asalt, am distrus opt şlepuri, 14 bărci, o şalupă, 28 de automobile şi am nimicit aproximativ 400 de oameni. În plus, am însoţit 258 Il-uri, 55 de Pe-uri şi am executat 26 de acţiuni de cercetare.

Spre seară nu s-a mai putut zbura, şi cu permisiunea comandantului ne-am întors la statul major al diviziei.

În zilele următoare duşmanul a depus eforturi uriaşe

pentru a se menține cîtăva vreme şi pentru a evacua pe mare rămăşițele grupării de la Heilsberg; dar loviturile tot mai puternice date de marile noastre unități au zădărnicit aceste planuri. La 29 martie, aici totul a luat sfîrşit. Pentru inamic perioada 13–29 martie s-a încheiat cu următorul bilanț: 88 000 de morți, peste 50 000 de prizonieri. Trupele frontului au capturat 128 de avioane, 605 tancuri şi tunuri autopropulsate, peste 3 500 tunuri de cîmp, 1 440 de aruncătoare, 6 447 de mitraliere, 568 transportoare blindate, 247 stații radio, 232 locomotive, 7 673 vagoane de cale ferată, numeroase depozite de muniții, armament, alimente ş.a.

La reuşita operației o mare contribuție a avut şi aviația. În a doua parte a lunii martie marile unități ale armatelor 1 şi 3 aeriene au efectuat 20 000 de avioane-zboruri. În unele zile (bunăoară, la 25, 26 şi 27 martie) numărul acestora depăşea 5 000.

Lichidarea importantei grupări de trupe a inamicului de la sud-vest de Königsberg a fost menționată într-un ordin al comandantului suprem. Împreună cu alte mari unități care s-au evidențiat a primit mulțumiri încă odată şi Divizia 240 aviație de vînătoare.

La sfîrşitul lui martie statul major al diviziei a făcut bilanțul activității de luptă pe această lună. Au fost efectuate 2 671 de zboruri de luptă, din care 1 078 pentru însoțirea avioanelor Il-2 şi 725 a bombardierelor. Piloții au executat 355 zboruri de asalt în care au atacat ținte de pe mare şi de pe uscat. Celelalte zboruri au fost executate pentru cercetare aeriană şi însoțirea cercetaşilor aerieni. În decursul lunii piloții au dat 21 de lupte aeriene şi au doborît 16 aparate. Menționez un fapt semnificativ: de partea noastră la lupte au participat 81 de avioane (Iak-3 şi Iak-9), iar de partea duşmanului 151 (Messerschmitt-uri şi Focke-Wulf-uri). Deci, cu toate că dețineam supremația aeriană absolută, în lupte ne-am aflat în inferioritate numerică. Acest paradox cifric este consecința aceleiaşi tactici retrograde de însoțire, despre care am vorbit deja. Desigur, imensa majoritate a piloților noştri erau maeştri maturi ai luptei aeriene, în timp ce

inamicul dispunea de mai puţini piloţi buni; desigur, în special în aer, el era demult demoralizat, înfrînt şi lipsit de orice perspective; fireşte, situaţia generală pe front apropia în fiecare zi tot mai mult deznodămîntul – toate acestea erau fapte incontestabile. Dar cu atît mai mult – şi, poate, tocmai de aceea – apare ca un paradox surprinzător faptul că cu o lună şi ceva înainte de victorie luptam în inferioritate numerică !

În această lună am pierdut şase avioane, un singur pilot a fost doborît într-o luptă aeriană. Celelalte pierderi au fost provocate de artileria antiaeriană în timp ce vînătorii însoţeau avioane de asalt la altitudine mică sau efectuau misiuni de asalt. Cele mai bune rezultate au fost obţinute de Regimentul 86 de gardă.

În activitatea intensă desfăşurată în ansamblu de personalul tehnic-ingineresc s-au evidenţiat inginerii, tehnicienii şi mecanicii Regimentului 900. El avea o tehnică foarte uzată. Pe unele avioane motoarele fuseseră înlocuite de 5–6 ori. Toate aparatele aveau un mare număr de ore de zbor, erau reparate de multe ori, în repetate rînduri fuseseră avariate în luptele aeriene şi de tirul artileriei antiaeriene. Pînă la asaltul Königsbergului rămăseseră doar cîteva zile. De aceea personalul tehnic-ingineresc al unităţii primise sarcina de a reface complet tehnica de luptă pînă la asalt. Şi sarcina a fost îndeplinită printr-o activitate neîntreruptă de trei zile şi trei nopţi.

În a doua jumătate a lunii martie, într-una din zilele în care nu s-a putut zbura s-a organizat o conferinţă pe probleme de zbor şi tactice la nivelul armatei. Înainte de aceasta, am organizat o conferinţă similară în divizie.

Din partea diviziei la statul major al armatei au fost invitaţi cei mai buni vînători, aşii. Au luat cuvîntul Aleksei Nikolaevici Derkaci şi Piotr Kalinkovici Lobas, comandanţi de escadrilă. Trăgînd concluziile conferinţei, comandantul Armatei aeriene, generalul T.T. Hriukin, a relevat intervenţiile substanţiale ale piloţilor noştri.

Pe aerodromul de la Rastenburg a fost organizată o expoziţie de avioane de luptă ale Armatei 1 aeriene, pe care,

grație măiestriei personale, piloții s-au putut întoarce la aerodromurile lor, deşi ele erau grav avariate. Printre aparate se afla şi Iak-ul negru, ars la suprafață al locotenentului-major D.P. Moțakov, care a atras atenția tuturor piloților.

ÎN AJUN

La sfîrşitul lui martie, după lichidarea marii grupări de la Heilsberg, trupele frontului au început să se pregătească pentru asaltul Königsbergului. Garnizoana lui, împreună cu diviziile de militari activi, formațiile Folkssturm-ului şi ale grupului de trupe din Peninsula Samland dispuneau de 130 000 de oameni, 4 000 de tunuri şi aruncătoare, de 108 tancuri şi tunuri de asalt. Pe aerodromurile din Peninsula Samland se aflau 170 de avioane.

Asaltul oraşului era o acțiune deosebit de complexă. Königsbergul era ideal pregătit pentru apărare. Aici totul fusese conceput pentru o rezistență îndelungată în condiții de izolare completă. În tot războiul – o spun cu toată certitudinea –, trupele noastre nu întîlniseră fortificații ca cele construite în jurul oraşului şi în perimetrul lui.

Cetatea era înconjurată de o cîmpie cu mici ridicături.

Cel mai important obstacol îl constituia rîul Pregel. Pînă în centrul oraşului el curgea pe două brațe cu o lățime de 60–100 de metri şi cu o adîncime de 9–20 metri. Clădirile de pe malurile lor permiteau crearea unor zone fortificate.

Baza sistemului de apărare al oraşului era alcătuit din trei poziții. Prima – cu o lungime de 50 de kilometri – se afla la şase-opt kilometri de centru şi includea două-trei şi pe alocuri mai multe tranşee, care comunicau între ele. În prima poziție se aflau 15 forturi vechi şi noi. În fîşia anterioară a apărării existau peste 300 de adăposturi şi alte construcții defensive solide. Prima poziție avea un şanț antitanc cu o lățime de şase-opt metri, escarpe şi colți antitanc. Lungimea şanțurilor era de peste 50 de kilometri, iar a escarpelor de 10. Pretutindeni se întindeau garduri de sîrmă ghimpată şi

cîmpuri de mine.

A doua poziție – cu o lungime a tranşeelor de aproximativ 80 de kilometri – se afla la marginea Königsbergului şi avea 38 de cazemate permanente, 25 de cazemate din lemn şi pămînt şi 214 alte adăposturi. Toate străzile erau blocate de baricade, la intersecții fuseseră construite cazemate permanente, iar căile de acces spre oraş erau minate.

A treia poziție era situată în partea centrală a oraşului. Acolo se aflau nouă forturi vechi şi o citadelă capabilă să adăpostească o mare garnizoană.

La Königsberg erau pregătite pentru apărare 600 de clădiri mari şi chiar castele şi palate. În zona oraşului inamicul instalase 35 000 de mine antitanc şi peste 100 000 de mine antiinfanterie.

Baza apărării antiaeriene a cetății o alcătuia Divizia 18 de apărare antiaeriană care avea în dotare 300 de tunuri de calibru 88 şi 105 milimetri. Oraşul era apărat şi de 60 de avioane de vînătoare.

Într-un cuvînt, sarcina trupelor sovietice era deosebit de complexă. Noi, aviatorii, înțelegeam perfect că cele cîteva zeci de avioane de vînătoare ale inamicului reprezentau o forță mult prea slabă pentru a ni se opune. Rolul aviației noastre în asaltul ce urma era mai important ca oricînd. Puternicele fortificații pe care trupele de uscat le putea distruge cu foarte multă greutate, urmau să fie nimicite prin bombardamente aeriene masive şi prin viguroase acțiuni de asalt.

Operațiile urmau să se desfăşoare în etape. Pentru început armatele trebuiau să-şi amelioreze pozițiile inițiale, să cunoască perfect sistemul, mijloacele de apărare şi forțele duşmanului pe care-l avea în față. În această perioadă era planificată o puternică ofensivă a artileriei şi aviației cu scopul de a distruge principalele instalații fortificate ale Königsbergului şi de a anihila artileria inamicului. Ulterior urma să fie luată fîşia defensivă anterioară. Pentru aceasta se acordau 24 de ore. Şi, în sfîrşit, urma asaltul propriu-zis al oraşului şi ocuparea lui.

Chiar la începutul lunii aprilie mareşalul A.M. Vasilevski a convocat o consfătuire la care comandanții de armate au

prezentat rapoarte despre felul cum au pregătit trupele şi despre hotărîrile luate cu privire la operaţia ce urma să fie realizată. După prezentarea rapoartelor, Aleksandr Mihailovici a făcut o serie de precizări. El a comunicat că planul prevedea ca mai întîi armatele să ocupe Königsbergul şi apoi să dezvolte ofensiva spre nord-vest cu scopul de a nimici gruparea din Samland a inamicului.

La aceeaşi consfătuire, A.M. Vasilevski ne-a informat că, în afară de armatele 1 şi 3 aeriene şi a Corpului 6 aviaţie de bombardament, la operaţie vor participa şi Armata 18 aviaţie (aviaţia cu acţiune îndepărtată), cîte un corp din armatele 5 şi 15 aeriene şi o parte a aviaţiei flotei. Numărul total al avioanelor de luptă era de 2 400. Aproape două treimi din ele erau avioane de bombardament şi de asalt, care trebuiau să arunce asupra cetăţii şi fortificaţiilor mii de tone de bombe şi proiectile. De asemenea, aviatorii aveau misiunea de a lovi puternic portul Pillau şi mijloacele de transport pentru a nu permite evacuarea trupelor inamice pe mare. Coordonarea acţiunilor armatelor aeriene a fost încredinţată mareşalului principal de aviaţie, A.A. Novikov.

Aici trebuie să întrerup pentru puţin timp cursul povestirii şi să revin la evenimentele din a doua parte a lunii martie. Cînd am arătat că în prima etapă a operaţiei iminente de ocupare a Königsbergului armatelor li s-a trasat sarcina de a-şi ameliora poziţiile de pornire, nu am menţionat că, în principiu, prin acest proces treceau destul de frecvent toate marile unităţi ce se pregăteau de ofensivă. De regulă, orice comandant, de la batalion şi regiment pînă la armată inclusiv, în orice operaţie, ofensivă sau defensivă, urmărea să-şi amelioreze poziţiile pe care le ocupa; fireşte, la scară diferită.

Astfel, în a doua parte a lunii martie, Armata 11 de gardă lupta intens pentru ameliorarea poziţiilor marilor unităţi. Acest lucru se petrecea la sud-vest de Königsberg. La flancul drept al armatei se afla Corpul 8 de gardă, în centru Corpul 16 de gardă, iar la flancul stîng Corpul 36 de gardă. Primele mari unităţi avuseseră suficient timp să studieze adversarul

din fața lor și să-și îmbunătățească pozițiile dar, pînă la 18 martie, Corpul 36 de gardă a luptat în zona Brandenburgului, apoi a ajuns la Frisches Haff, tăind astfel legătura garnizoanei din Königsberg de gruparea de la Heilsberg. După aceea, pentru un timp, Corpul a fost scos din luptă, iar de la 23 martie a fost plasat la flancul stîng al armatei. Atunci a apărut necesitatea ameliorării poziției inițiale pentru ofensiva unei divizii din eșalonul întîi. Spre sfîrșitul zilei de 23 martie comandantul Armatei aeriene mi-a ordonat mie și comandantului Diviziei 1 aviație de asalt de gardă, S.D. Prutkov, să ne deplasăm la Corpul 36 infanterie de gardă pentru executarea unei operații speciale. Am găsit fără dificultate punctul de observare al Corpului și am făcut cunoștință cu comandantul lui, generalul-locotenent Piotr Kirillovici Koșevoi. El ne-a relatat scopul și planul operației.

Terenul din fața pozițiilor Diviziei 84 infanterie reprezenta un platou cu o ridicătură în pantă ușoară în partea inamicului, care nu era mai mare de 50 de metri, dar care acoperea complet cîmpul vizual. Sistemul de foc și apărarea însăși ale inamicului, care se aflau după ridicătură, nu se vedeau de pe pozițiile de plecare. În asemenea condiții artileria nu putea asigura sprijinul efectiv al infanteriei, conducerea luptei era mult îngreunată.

Germanii aveau pe ridicătură poziții de pe care puteau fi perfect urmărite formațiile de luptă ale Diviziei 84 de infanterie. Doar 100 de metri despărțeau tranșeele inamicului de liniile noastre înaintate. Pămîntul nimănui se afla sub focul inamicului. De aceea, planul acestei operații speciale prevedea cucerirea platoului printr-un atac prin surprindere. Cel mai înalt punct al lui se afla la o jumătate de kilometru de pozițiile Diviziei 84. În caz de succes comandamentul corpului căpăta un excelent cîmp vizual de pe ridicătură, fără care era extrem de greu să desfășoare o operație ofensivă serioasă.

Generalul P.K. Koșevoi intenționa să efectueze o scurtă, dar puternică, pregătire de artilerie, după care, cu sprijinul aviației, să treacă la ofensivă. Avioanele de vînătoare trebuiau să acopere cîmpul de luptă, iar un regiment de aviație de

asalt urma să lovească tranşeele inamice de pe vîrful ridicăturii. Alte două regimente de Il-uri sprijineau infanteria şi o ajutau să se consolideze pe pozițiile luate de la duşman.

După ce am pus la punct cu S.D. Prutkov problemele cooperării, a doua zi, la ora 7.00, eram gata să acordăm corpului sprijinul necesar.

La 8.00 a început pregătirea de artilerie cu o durată de 15 minute. La timpul stabilit au sosit avioanele de vînătoare, apoi patru grupuri de Il-2 au atacat partea superioară a platoului. O dată cu mutarea tirului de artilerie au apărut avioanele de asalt de însoțire a infanteriei. Totul se desfăşura după plan. O scurtă întrerupere s-a produs înainte de luarea celei de-a treia tranşee, dar avioanele de asalt şi artileriştii au acționat foarte bine şi în curînd ea va fi ocupată de infanteria noastră. Astfel, destul de repede, o jumătate de platou era în mîinile noastre. Dar în partea lui superioară apărarea s-a dovedit mai tenace. Îndată ce infanteria a încercat să dezvolte ofensiva, de pe vîrf au început să tragă cu o mare forță ucigătoare puncte de foc neobservate anterior şi bine camuflate. Lupta a continuat aproape patru ore cu participarea aviației şi artileriei, dar forțele s-au dovedit insuficiente pentru a-i arunca pe germani de pe înălțime. Realizînd acest lucru, generalul P.K. Koşevoi a oprit înaintarea.

Aşadar, operația specială fusese realizată doar pe jumătate. Fireşte, comandantul corpului era afectat de acest lucru, dar cu o voce fermă şi calmă i-a raportat totul comandantului armatei, K.N. Galițki. Discuția cu el nu a fost dintre cele mai plăcute; cu toate acestea, Koşevoi, o gazdă ireproşabilă, ne-a propus să prînzim. După prînz ne-am luat rămas bun şi am plecat. Aceasta se petrecea în mijlocul zilei, deci era încă mult timp pînă la căderea serii, aşa că am decis să trec pe la punctul meu de dirijare. El era amplasat în sectorul Corpului 16 infanterie, nu departe de punctul de comandă al Armatei 11 de gardă.

În acele zile, la punctul de dirijare se afla locțiitorul meu, colonelul A.P. Nikolaev. În centrul formațiilor de luptă ale corpului pozițiile erau ocupate de Divizia 31 infanterie de

gardă a generalului-maior I.D. Burmakov. Ulterior, în corp fusese efectuată o regrupare a forțelor, dar atunci eu îmi căutam punctul de dirijare în formațiile de luptă ale Diviziei 31 infanterie. Negăsindu-l imediat – nu se afla pe locul inițial –, am plecat spre punctul de comandă al diviziei. Generalul I.D. Burmakov mi-a explicat că punctul nostru de dirijare îşi schimbă locul în funcție de poziția de plecare pentru ofensivă. Cu comandantul Diviziei 31 ne cunoşteam dinainte, de aceea, întîlnindu-ne ca vechi cunoştințe, am discutat despre viitoarea ofensivă şi multe probleme legate de pregătirea ei. Generalul mi-a spus că în momentul respectiv artileria sa îşi regla tirul şi că el vrea să meargă la punctul său de observație. M-a invitat şi pe mine. Am fost de acord.

Am ajuns la punctul de observare.

Avea loc un schimb de focuri obişnuit, se poate spune, chiar leneş, cu pauze distincte între salve. Un om străin de front ar fi putut crede că o parte răspunde numai pentru că trage cealaltă. În realitate, acest duel era foarte perfid: se desfăşura o reglare a tirului artileriei ambelor părți şi tirul ei era precis, provocînd numeroase pierderi.

De la punctul de observare nu puteam examina bine pozițiile inamicului, aşa că am ieşit în tranşee. Alături de mine se afla un ofițer care mă privea şi zîmbea. „Makarcenkov" ! – am exclamat, bucurîndu-mă.

Ne întîlneam a treia oară în acest război. Ne întîlneam ca prieteni vechi, de data aceasta sub zidurile Königsbergului.

Konstantin Ivanovici mi-a povestit despre lupte deosebit de grele. Fusese de multe ori uşor rănit, se aflase frecvent în situații grele şi considera că rămăsese în viață întîmplător. Ca şi altele, regimentul lui înregistrase pierderi grele.

Povestea şi aveam impresia că era o minune faptul că se afla lîngă mine.

Pentru a vedea mai bine pozițiile inamicului ne-am urcat pe o ladă de muniții, Makarcenkov a început să-mi indice punctele de foc ale inamicului, sectoarele cele mai fortificate ale apărării lor – cazemate permanente, cazemate din lemn şi pămînt. Mi le arăta pe îndelete, meticulos, ca un specialist, pentru care descifrarea liniei întîi a inamicului era un lucru

obişnuit. Aşa şi stăteau lucrurile, nu numai după impresia ce mi-o formasem, dar şi după spusele comandanților: K.I. Makarcenkov era un ofițer experimentat, bine pregătit. Ținte deosebit de importante pentru artilerie erau întotdeauna punctele de comandă, punctele de observație şi nodurile de comunicație; Konstantin Ivanovici mi-a arătat toate aceste puncte descoperite de observatorii noştri.

Schimbul de focuri continua, şi curînd am început să disting în el un anumit ritm. Ba tirul devenea mai activ şi generalizat, fapt constatat după auz, ba el scădea brusc şi puteai număra salvele de o parte şi de cealaltă. Se părea că vor mai urma cîteva şi schimbul de focuri va înceta. Dar, deodată, focul a început să crească precum un val. Zborul proiectilelor şi al gloanțelor produce în aer numeroase zgomote: şi un fluierat, şi un vuiet, şi un fîşîit neînțeles cu numeroase nuanțe. Dacă nu eşti obişnuit, nu te descurci cu toate aceste zgomote şi ai impresia că totul zboară numai spre tine. Dar oamenii care luptă la sol percep cu multă finețe această „muzică", detaşează imediat din multitudinea de zgomote pe cele realmente periculoase şi reacționează prompt. Fireşte, nu reuşesc întotdeauna (nu degeaba printre infanterişti circulă zicala că proiectilul „tău" nu-l auzi niciodată), dar această deprindere este proprie fiecărui infanterist. În perioade diferite, am petrecut destul de mult timp pentru un aviator la punctul meu de comandă amplasat în linia întîi şi, deci, am învățat cîte ceva. Dar acest lucru nu se poate compara cîtuşi de puțin cu antrenamentul unui infanterist, care trăieşte mereu sub foc. Oricum, eu nu reacționam atît de exact la zgomotul unui proiectil, al unei mine sau al unui glonte.

Stînd în tranşee pe lada de muniție, îl ascultam pe Makarcenkov şi mă gîndeam că ziua fusese destul de tensionată. La început – de la răsăritul soarelui şi pînă la amiază – tensiunea fusese întrețínută de situația din corpul de armată al lui P.K. Koşevoi, iar apoi urmase deplasarea la Corpul 16 infanterie, în linia întîi. Eram însă mulțumit că trecusem pe aici. În primul rînd pentru că mă întîlnisem cu

Konstantin Ivanovici (numai pentru aceasta merita să trec); în al doilea rînd, acum aveam o idee mai clară despre apărarea inamicului pe una din direcţiile majore. Şi atunci cînd punctul meu de dirijare se va muta aici, multe lucruri îmi vor fi cunoscute. Într-un cuvînt, ziua fusese productivă; mă puteam, deci, întoarce la divizia mea. Cam aşa gîndeam, cînd Makarcenkov m-a împins brusc cu o forţă atît de mare, încît am zburat de pe ladă pe fundul tranşeei la dreapta de locul unde mă aflasem pînă atunci. Imediat s-a produs o explozie puternică.

Am fost acoperit cu pămînt, asurzisem pe jumătate. Probabil că m-au dezgropat imediat, dar un timp nu am simţit şi nu am auzit nimic. Auzul îmi revenea încet şi nu am înţeles dintr-o dată ce se petrecuse.

În locul unde stătusem înainte căzuse un proiectil. El perforase partea superioară a parapetului şi, dacă nu ar fi fost Konstantin Ivanovici, mă pulveriza. Cum a reuşit să reacţioneze ? Era aceeaşi reacţie generată de subconştient, despre care am vorbit. Salvatorul meu – şi el tot plin de pămînt – stătea alături. L-am îmbrăţişat. Îi voi fi recunoscător toată viaţa.

Cînd mi-a revenit puţin auzul, am început să aud şi să pricep ce spune comandantul diviziei.

— Iată-l pe salvatorul meu – am spus, arătîndu-l pe Makarcenkov.

Ca răspuns la această remarcă, generalul I.D. Burmakov a spus că Makarcenkov este un comandant viteaz şi cu o vastă experienţă. În acel moment a sosit locţiitorul meu, colonelul Nikolaev, şi mi-a raportat că locul pentru punctul de dirijare fusese ales, echipa, selecţionată în mod corespunzător, iar staţia radio funcţionează. După ce am precizat toate elementele, am plecat la stalul meu major.

Toate acestea s-au petrecut în martie. Iar la începutul lui aprilie, la consfătuirea de la comandantul frontului se trăgeau concluziile privind pregătirea pentru asaltul asupra Königsbergului şi se stabilea ceea ce trebuia făcut neapărat în cele două-trei zile ce mai rămăseseră. Ni s-a reamintit că, în luarea oraşului, aviaţia urmează să aibă o importanţă

deosebită, deoarece cele mai puternice fortificații vor trebui distruse din aer. La îndeplinirea acestui obiectiv trebuia să participe şi artileria de mare calibru şi cea specială. Dar principalul urma, totuşi, să fie realizat de aviație. Rolul important al ei era atestat de faptul că din cauza timpului rău, nefavorabil zborului, printr-o hotărîre a Marelui Cartier General declanşarea operației a fost amînată cu 24 de ore, de la 5 la 6 aprilie.

ASALTUL

La 6 aprilie, la răsăritul soarelui, mareşalul Uniunii Sovietice A.M. Vasilevski a ordonat declanşarea ofensivei la ora 12.

La ora 9.00 şi-a început activitatea artileria Armatei 11 de gardă. Vuietul canonadei s-a răspîndit pe mulți kilometri în jur. Oraşul a fost învăluit în fum, praf şi funingine. Dar cît foc, cîte mii de bombe şi proiectile vor mai fi necesare în zilele următoare pentru a transforma betonul şi puternicele ziduri de cărămidă în ruine şi mormane de piatră inertă !

Vremea nefavorabilă nu a permis armatelor aeriene să realizeze integral pregătirea de aviație. În loc de 5 316 avioane-zboruri planificate, la 4 şi 5 aprilie au fost executate numai 766. Sute de avioane se aflau pe aerodromuri în stare completă de pregătire în vederea luptei. Numai spre ora 13 timpul a început să se amelioreze şi au apărut primele grupuri mici de aviație – la început avioanele de asalt şi apoi bombardierele Corpului 5 aviație de bombardament de gardă.

Pe măsură ce vremea se îmbunătățea creştea şi numărul avioanelor aflate în aer. Comandantul Armatei aeriene cerea ca aviația să acționeze cu maximum de forțe.

În pereche cu maiorul V.I. Skupcenko am zburat cu un grup de 12 Il-uri. Divizia asigura acțiunile de luptă ale avioanelor de asalt şi de bombardament care sprijineau marile unități ale Armatei 11 de gardă ce acționau în partea de sud a Königsbergului, unde se afla un sistem de foc de

artilerie antiaeriană destul de puternic. Doream să verific dacă va fi efectuată corect în aer manevra de evitare a artileriei antiaeriene pentru a nu avea pierderi nejustificate.

Fiecare punct de foc era atacat şi de avioanele de asalt şi de cele de vînătoare în cîte două-trei angajări, deoarece tunurile antiaeriene erau foarte bine plasate.

Ulterior, descriind în memoriile sale prima zi a asaltului asupra Königsbergului, generalul-colonel K.N. Galiţki relata: „În a doua parte a zilei norii s-au împrăştiat treptat. Deasupra cîmpului de luptă au apărut avioanele de asalt ale Diviziei 1 aviaţie de gardă, comandată de Eroul Uniunii Sovietice, generalul S.D. Prudkov, şi ale Diviziei 182 aviaţie de asalt a generalului V.I. Sevcenko. Sub acoperirea vînătorilor Diviziei 240 aviaţie de vînătoare, aflată sub comanda Eroului Uniunii Sovietice, generalul-maior de aviaţie G.V. Zimin, ele coborau la o înălţime minimă şi distrugeau tehnică de luptă, mijloace de foc şi forţă vie. Tirul tunurilor, rafalele mitralierelor Il-urilor, proiectilele cu reacţie alungau inamicul sub pămînt, şi atunci infanteria noastră făcea salturi fulgerătoare înainte. Într-o serie de cazuri, proiectilele cu reacţie lansate din avion reduceau temporar la tăcere cazematele permanente, precum şi cazematele construite din lemn şi pămînt”.

Şi mai departe: „La ora 15 şi 30 de minute, comandantul Armatei 1 aeriene a ordonat aviaţiei de asalt să intensifice la maximum acţiunile de luptă, indiferent de dificultăţi şi de condiţiile meteorologice.

Cooperînd bine cu aviaţia, către sfîrşitul zilei infanteria noastră a simţit forţa crescîndă a loviturilor aplicate de aceasta. La sud de Rosenau focul artileriei duşmane de pe poziţii acoperite împiedica înaintarea Diviziei 26. Bateriile germane nu puteau fi observate vizual, iar cercetarea sonoră acţiona imprecis în acel infernal vuiet al luptei. Atunci, comandantul corpului a chemat aviaţia de asalt. Deasupra cîmpului de luptă au apărut două grupuri de şase avioane. Unul era condus de Eroul Uniunii Sovietice, maiorul M.G. Gazeev, celălalt de Eroul Uniunii Sovietice, maiorul M.T. Stepanişcev. La început piloţii au efectuat două cercuri

pentru a fixa exact limitele trupelor proprii, apoi, coborînd pînă la 100 de metri, au executat şase angajări în luptă deasupra țintei. Casele transformate de inamic în puncte de sprijin au fost incendiate de bombe şi de tirul tunurilor şi mitralierelor. Tunurile aflate în spatele lor au fost distruse, servanții ucişi, cîteva clădiri s-au prăbuşit.

Imediat după plecarea avioanelor de asalt, Divizia 26 a ocupat partea de sud a Rosenaului".

În timp ce se petreceau aceste evenimente mă aflam în aer. Pe cînd grupul nostru se îndepărta de țintă, am auzit la radio indicativele bombardierelor ce se apropiau. Ele erau însoțite de avioanele de vînătoare ale Diviziei 240; de aceea, am decis să rămîn în sectorul țintei şi să văd cum vor acționa piloții în picaj. În afară de mine şi de V.I. Skupcenko, avioanele de asalt erau însoțite de încă şase avioane de vînătoare. Am comunicat prin radio grupului meu că rămîn şi am început să iau înălțime.

Bombardierele le-am găsit la patru mii de metri. După ce m-am ridicat cu încă 400–500 de metri, am luat legătura prin radio cu avioanele de vînătoare de însoțire. Perechea noastră se postase în spatele şi mai sus de întreaga formație de luptă. „Pionii" se pregăteau de atac; în acest moment am văzut o pereche de vînători inamici care veneau să atace bombardierele dinspre soare. După ce am anunțat grupul de însoțire despre apariția Messerschmitt-urilor, am trecut la atac, coborînd puțin şi cîştigînd în felul acesta o viteză de apropiere mai mare decît a inamicului.

Distanța se reducea rapid. Cînd mai rămăseseră vreo două-trei sute de metri pînă la Me-109, avionul meu a fost zguduit năprasnic şi imediat am fost orbit de o explozie puternică. Fusese un proiectil antiaerian !

Fără să văd ceva, simțeam că aparatul se înclina mult pe dreapta. Am întors manşa la stînga pînă la refuz. Avionul s-a echilibrat, dar era greu să-l mențineam în zbor orizontal. Am deschis ochii, dar în primul moment am continuat să nu văd nimic. În căşti se auzea vocea alarmată a coechipierului: „«Directore», «Directore», mă auziți ?" Încet, încet am început să văd. În planul drept am observat o spărtură de jumătate

de metru. Am înțeles de ce aparatul se apleca spre dreapta. Din fericire, spărtura se afla în spatele rezervoarelor de carburanți. În urma exploziei, culoarea avionului a devenit cafeniu închis.

Am început să mă gîndesc cum să aterizez. Am redus viteza, conducerea aparatului a devenit mai uşoară, eficacitatea eleroanelor a crescut. Am încercat să reduc şi mai mult din viteză, dar aparatul a început să devieze spre dreapta. După ce am stabilit cel mai avantajos regim de aterizare, am decis că ea este posibilă numai în viteză mare şi numai pe roți, cu deschiderea trapelor de aterizare. Am comunicat aerodromului situația în care mă aflam şi faptul că voi ateriza din mers pe roți.

Cu toate calculele făcute, am aterizat foarte greu. Un pilot tînăr ar fi trebuit să folosească paraşuta.

După aterizare, maiorul V.I. Skupcenko mi-a spus că în momentul exploziei proiectilului, aflîndu-se în spate şi la dreapta, a văzut o flacără foarte puternică care l-a orbit şi pe el. Apoi aparatul a fost acoperit de un fum negru gros, şi coechipierul meu a crezut că am pierit.

Ulterior am stabilit că fusesem lovit de un proiectil de aviație nou cu încărcătură de termit. Germanii au creat acest proiectil spre sfîrşitul războiului şi l-au încercat în condiții de luptă; unul din ele mi-a fost destinat mie.

În prima zi a asaltului am asigurat activitatea a 166 avioane de asalt şi a 36 de bombardiere; în plus, am întreprins acțiuni de cercetare şi de asalt.

Pe direcția principală, spre ora 16, trupele Armatei 11 de gardă au străpuns poziția întîia (aliniamentul defensiv exterior), au înaintat trei kilometri, iar puțin mai tîrziu au străpuns şi aliniamentul intermediar. Lupte deosebit de intense a desfăşurat Divizia 31 de gardă, în fața căreia se afla fortul Ponart, cunoscut nouă. Lupte înverşunate au avut loc în sectoarele estice ale frontului. Regimentele diviziei au pornit de trei ori la atac şi tot de atîtea ori atacul a fost respins. Comandantul corpului, generalul S.S. Guriev, a chemat aviația de bombardament. După ce 24 aparate Pe au bombardat masiv, rezistența duşmanului a fost înfrîntă.

Spre sfîrşitul primei zile a asaltului trupele înaintaseră patru kilometri. Armata 11 de gardă nu a încetat lupta nici noaptea. În noaptea de 6 spre 7 aprilie ea trebuia să cucerească toate forturile de pe direcția de înaintare, iar în cea de a doua zi a asaltului să ajungă la rîul Pregel.

În dimineața de 7 aprilie aerodromurile diviziei erau în ceață, dar curînd ea s-a risipit.

La ora 9, după pregătirea de artilerie şi aviație, infanteria şi tancurile au pornit la atac. În ajun trupele noastre curățaseră numeroase cartiere sudice ale oraşului, iar acum continuau înaintarea cu aceeaşi tenacitate. Unitățile terestre erau sprijinite activ de Divizia 1 aviație de asalt de gardă. Deosebit de eficace au acționat piloții căpitanului A.K. Nedbailo. În sectorul țintei ei au efectuat peste şase angajări, distrugînd tehnică şi forță vie.

În timp ce avioanele de asalt se succedau neîntrerupt în grupuri mici deasupra cîmpului de luptă, bombardierele au efectuat trei lovituri puternice asupra unor obiective amplasate în adîncimea apărării. La aceste incursiuni au participat 246 aparate Tu-2 şi Pe-2. Ca urmare, subunitățile Corpului 16 infanterie de gardă şi-au atins țelul. Divizia 31 infanterie a curățat complet fortul Ponart şi a ajuns la malul sudic al rîului Beek. Unele unități au trecut rîul din mers şi au pus stăpînire pe aliniamentul intermediar pe malul nordic.

Cu toate acestea inamicul putea încă să deplaseze rezerve dintr-un sector al apărării în altul. Spre mijlocul zilei, comandantul frontului a decis ca aviația de bombardament să lovească concentrat fortificațiile şi punctele de comandă din centrul oraşului şi din port. Principala forță de lovire urmau s-o constituie bombardierele Armatei 18 aeriene.

Asemenea incursiuni diurne ale bombardierelor grele au fost puține la număr în întreaga desfăşurare a războiului. Timp de 45 de minute 516 aparate din această categorie au evoluat într-un flux continuu. Ele au aruncat asupra inamicului 3 743 de bombe de calibru mare. Folosirea aviației cu acțiune îndepărtată a fost posibilă datorită

supremației aeriene absolute a avioanelor noastre de vînătoare. 124 de avioane de vînătoare au însoțit avioanele Armatei 18 aeriene. Încă 108 vînători au patrulat în jurul orașului la înălțimi diferite și nu au permis accesul piloților germani în sectorul acțiunilor de luptă. În afară de aceasta, cu 20 de minute înainte de venirea bombardierelor cu acțiune îndepărtată avioane de asalt și aparate Pe au lovit cele două aerodromuri principale ale inamicului. Toate aceste măsuri au permis aviației cu acțiune îndepărtată să bombardeze ziua fără pierderi. Divizia 240 a participat la asigurarea misiunii. O parte din piloți au patrulat deasupra Königsbergului, iar alții au însoțit avioanele de asalt care au lovit cele două aerodromuri dușmane.

În primele minute ale incursiunii masive ale bombardierelor cu acțiune îndepărtată tirul artileriei antiaeriene a fost destul de puternic. Avioanele au evoluat în flux continuu. Pe măsură ce numărul bombelor lansate creștea, slăbea focul de la sol. Exploziile pe cer erau tot mai rare. Ultimele grupuri de bombardiere cu acțiune îndepărtată au zburat pe un cer curat. Cele cîteva avioane de vînătoare ale inamicului au încercat să ajungă la ele, dar Iak-urile noastre au curățat cerul de hitleriști doborînd cîteva aparate. La aceasta și-au adus contribuția și piloții francezi din regimentul „Normandie-Niemen”.

După atac orașul s-a acoperit de un nor gros de fum negru și praf. Deasupra sectorului lovit acesta avea grosimea de un kilometru. Sub ruinele clădirilor și în adăposturi au fost înmormîntați numeroși soldați și ofițeri germani. Comunicațiile au capotat. Au apărut incendii, pe care nu mai avea cine să le stingă. Au fost distruse multe depozite de armament, muniții și alimente. Cartiere întregi, care cu o oră înainte de bombardament mai jucau un rol important în sistemul general defensiv, se transformaseră în praf și mormane de cărămidă spartă, încetaseră să mai existe. După mărturiile prizonierilor, moralul trupelor garnizoanei se năruise. Nici un fel de detașamente SS nu puteau îndrepta situația: teama de aviația sovietică era prea puternică. Un bombardament de puterea celui la care fusese supus

Königsbergul nu avea precedent în întregul război.

Concomitent cu loviturile date oraşului, aviaţia armatelor aeriene şi a flotei, care fusese antrenată la realizarea operaţiei, a bombardat vasele şi porturile. La Pillau staţionau aproape o sută de vase diferite. Zeci de nave germane fuseseră imobilizate în canale şi golfuri.

Toate Forţele Militare Aeriene erau conduse de la punctul de comandă al frontului de mareşalul principal de aviaţie A.A. Novikov.

Spre sfîrşitul zilei de 7 aprilie în sectorul de înaintare al Armatei 11 de gardă a fost străpuns şi al doilea aliniament defensiv. Unităţile de flanc ale armatei au atins malul sudic al rîului Pregel, iar în centru trupele ajunseseră la a treia poziţie defensivă. Fuseseră luate trei forturi, şapte adăposturi din beton armat, cinci cazemate permanente şi numeroase puncte fortificate, zece întreprinderi industriale, numeroase cartiere din sudul oraşului.

În cadrul eforturilor generale ale trupelor aflate în luptă contribuţia aviaţiei a fost substanţială, iar această contribuţie s-a concretizat la sol. De aceea bilanţul fiecărei zile a asaltului conţinea şi informaţii despre activitatea de luptă a aviaţiei. Practic, aviatorii participau la lupta pentru fiecare fort, pentru fiecare fortificaţie, pentru fiecare stradă şi cartier. Descriind în memoriile sale evenimentele zilei de 7 aprilie, generalul K.N. Galiţki a consemnat: „Un important sprijin a dat trupelor frontului aflate în ofensivă aviaţia. Într-o singură zi de luptă ea a efectuat circa cinci mii de avioane-zboruri, a aruncat asupra inamicului 1 658 de tone de bombe, a distrus 44 de avioane germane pe aerodromuri şi 16 în lupte aeriene”.

Divizia a efectuat în acea zi 234 zboruri de luptă. Am însoţit 354 aparate Il-2 (concomitent am executat şi acţiuni de asalt) şi 63 de Pe-2. Am făcut cercetare în Peninsula Samland şi pe Frische Nehrung. În decursul zilei am îndeplinit 164 misiuni de asalt.

În seara zilei de 7 aprilie, la punctul de comandă al Armatei 11 de gardă a venit mareşalul Uniunii Sovietice A.M. Vasilevski. După ce a studiat în detaliu situaţia, a decis ca

forțele principale ale armatei să fie deplasate la flancul ei stîng şi ca înaintarea să fie dezvoltată spre Amalienau, în întîmpinarea Armatei 43 a generalului-locotenent A.P. Boloborodov. În felul acesta, opina el, într-un timp scurt putea fi tăiată legătura garnizoanei Königsbergului cu forțele principale ale Armatei 4 germane. Comandamentul frontului a ordonat ca în cursul nopții de 7 spre 8 aprilie să se continue forțarea rîului Pregel, iar dimineață să se aplice inamicului o lovitură puternică şi să se dezvolte înaintarea în întîmpinarea Armatei 43. Tot aici, la punctul de comandă al lui K.N. Galițki, el a dispus concentrarea celei mai mari părți a aviației frontului pentru sprijinirea Armatei 11 de gardă. În legătură cu aceasta au fost precizate şi sarcinile zilei de 8 aprilie.

Cu sprijinul activ al aviației, la 8 aprilie, unități ale Corpului 36 infanterie de gardă al generalului P.K. Koşevoi au forțat rîul Pregel. După ce a trecut pe malul nordic al rîului, comandantul Corpului i-a raportat lui K.N. Galițki că Divizia 16 înaintează spre Rasthof pentru a realiza joncțiunea cu unitățile Armatei 43, Divizia 18 înaintează spre Amalienau, iar Divizia 84 infanterie se află în eşalonul al doilea şi va trece rîul în urma Diviziei 18. Concomitent, în sectorul de înaintare al Corpului 16 infanterie de gardă începuse forțarea rîului şi Divizia 31 infanterie a generalului I.D. Burmakov. Principalele forțe ale aviației urmau să sprijine aceste mari unități.

Înaintarea lor avea loc în condițiile unor lupte grele, ale unor contraatacuri îndîrjite ale inamicului. Totuşi, trupele din nord şi cele din sud se apropiau implacabil unele de altele. Era clar că inelul din jurul Königsbergului se va închide foarte curînd.

La mijlocul zilei a parvenit primul raport aşteptat atît la punctul de comandă al armatei, cît şi la statul major al frontului: la ora 14.00 în două sectoare se realizase joncțiunea unor unități ale armatelor generalilor K.N. Galițki şi A.P. Beloborodov. Garnizoana Königsbergului fusese tăiată dinspre vest de gruparea din Samland.

În această situație acțiunile aviației trebuiau să fie exacte: închiseseră inelul două armate, şi încă în raza oraşului. Era o treabă de bijutier; altfel loveai propriile tale trupe.

Continuam să aşteptăm răspunsul la apelul adresat trupelor garnizoanei. Dimineață, avioane speciale aruncaseră foi volante cu acest apel. Comandamentul frontului îi îndemna pe soldații inamici să capituleze, pentru a se evita o vărsare de sînge absurdă. Răspunsul nu venea.

În a doua parte a zilei de 8 aprilie Armata 11 de gardă a înregistrat succese numeroase. Hitleriştii au continuat să opună o rezistență furibundă, dar spre seară au început să se predea. Aviația nu înceta să acorde un sprijin considerabil marilor unități ale armatei. În memoriile sale, la care m-am referit, generalul K.N. Galițki, descriind detaliat evenimentele fiecărei zile, relatează cu un permanent sentiment de gratitudine despre activitatea de luptă a aviatorilor, povesteşte diverse episoade, reproduce numele piloților care s-au evidențiat. Şi în felul acesta el omagiază prietenia ostăşească şi dă o înaltă apreciere rolului uriaş jucat de aviație în cursul uneia dintre cele mai complexe şi importante operații din etapa finală a războiului.

Dacă la 8 aprilie flancul stîng al Armatei 11 de gardă a înregistrat succese continue, în sectorul Corpului 8 de gardă s-a produs o întrerupere a înaintării. S-a ordonat o pregătire puternică de artilerie şi aviație. Numai după această pregătire şi cu concursul activ al aviației unitățile Corpului 8 infanterie au reuşit să străpungă, spre sfîrşitul zilei, cea de-a treia poziție defensivă la flancul drept al Armatei şi au ajuns la marginea de sud-est a Königsbergului.

Trebuie să spun că la 7 şi 8 aprilie avioanele de vînătoare ale inamicului au devenit mai active. Acest fapt era menționat în numeroase rapoarte de luptă ale grupurilor noastre. A trebuit să sporim numărul avioanelor de vînătoare cu misiunea de a însoți avioane de asalt, să le trimitem în sectoarele țintelor. Fireşte, cu toată activizarea lor, hitleriştii nu au putut să influențeze cît de cît substanțial situația generală din aer.

Ziua de 8 aprilie era pe sfîrşite. Pînă la căderea întunericului mai rămăsese o jumătate de oră. Începuse incursiunea aviației cu acțiune îndepărtată asupra rezervelor inamicului de la vest de Königsberg, cînd, deodată, în aer s-a creat o situație tensionată.

Primele bombardiere ale Armatei 18 aviație au apărut pe cer cînd încă era lumină, îndeosebi peste 4 000 de metri. În aceste condiții avioanele de vînătoare inamice puteau acționa liber o jumătate de oră. După cît se părea, bombardierele noastre cu acțiune îndepărtată plecaseră spre ținte mai devreme decît trebuia. Sau, poate, comandamentul aviației cu acțiune îndepărtată subestimase pericolul, căci în ajun bombardierele acționaseră cu succes deasupra Königsbergului, ziua, fără să fie cîtuşi de puțin stînjenite de avioanele de vînătoare inamice. Dar atunci activitatea lor fusese asigurată de peste 200 de vînători, ceea ce şi făcuse posibilă folosirea bombardierelor în cursul zilei. În seara zilei de 8 aprilie, însă, în aer nu existau avioane de vînătoare sovietice, şi echipajele bombardierelor cu acțiune îndepărtată au comunicat că sînt atacate de avioane de vînătoare germane.

Exact în acel moment a sunat telefonul; de la statul-major al Armatei aeriene ni se transmitea: comandantul ordonă să se trimită un regiment de Iak-3 pentru asigurarea acțiunilor aviației cu acțiune îndepărtată.

La sol se însera. Sus, la o înălțime de 3 000–4 000 de metri era încă lumină, dar nu pentru mult timp. Oricum, regimentul se va întoarce pe întuneric. Piloții noştri nu aveau experiența zborurilor, decolărilor şi aterizărilor de noapte. Majoritatea nu puteau să aterizeze pe întuneric.

Cîndva a trebuit să acționăm şi noaptea. Dar a fost o excepție (mă refer la zborurile noastre de noapte în sectorul Kaunasului în perioada pregătirilor pentru intrarea în Prusia Orientală în 1944) şi, oricum, atunci am avut posibilitatea de a ne pregăti întrucîtva şi de a-i folosi pe cei mai buni piloți. Acum trebuia să ridic în aer imediat un regiment întreg.

Am raportat toate acestea comandantului. Generalul T.T. Hriukin nu a făcut decît să-mi confirme ordinul privind

decolarea de urgență a unui regiment complet, iar la întrebarea mea mi-a răspuns că după îndeplinirea misiunii piloții care nu vor putea să aterizeze să sară cu paraşuta. Şi a pus imediat receptorul în furcă.

Cînd l-am caracterizat pe T.T. Hriukin ca fiind un comandant capabil să ia decizii originale şi de maximă responsabilitate nu am exagerat cîtuşi de puțin. O dovedeşte acest moment.

După ce am primit ordinul i l-am transmis imediat comandantului Regimentului 86 aviație de vînătoare. Locotenent-colonelul V.A. Cisteakov mi-a pus aceleaşi întrebări, l-a care i-am răspuns reproducînd cuvintele comandantului: cine nu poate ateriza, să sară cu paraşuta. Şi am pus receptorul în furcă – nu puteam pierde nici un minut. Ştiam că regimentul va decola fără întîrziere, şi acum toate gîndurile mele se concentrau asupra modalității de a asigura, totuşi, aterizarea.

L-am pus la curent cu întreaga situație pe şeful de stat-major, după care am plecat la aerodromul situat lîngă localitatea Schippenbeil, la sud-est de Königsberg. Cînd, după cîteva minute, am sosit acolo, ultimele patrule ale vînătorilor luau înălțime.

Am convocat personalul tehnic-ingineresc şi i-am ordonat să facă grămezi de cîrpe de-a lungul pistei metalice de decolare-aterizare la o distanță de maximum 50 de metri una de alta. Fiecărei escadrile i s-a afectat un sector lung de 400 de metri. Timp de executare: 30 de minute. După o jumătate de oră, lîngă fiecare grămadă trebuia să fie un om pregătit pentru a-i da foc. De asemenea, am ordonat să fie aduse două maşini de tracțiune: una la sfîrşitul pistei, iar cealaltă lîngă punctul de comandă la start. Comandantul batalionului de servire a aerodromului trebuia să aducă în sectorul punctului de comandă la start cinci automobile cu faruri ce luminează în depărtare, care pot fi folosite în locul farurilor de aterizare. Inginerul regimentului, I.I. Aleşcenko a primit sarcina să organizeze, să controleze această activitate şi apoi să-mi raporteze că pregătirile pentru startul de noapte sînt încheiate.

Era mult mai simplu să dai dispoziții decît să le execuți, şi încă într-un timp atît de scurt. Ba cîrpele erau insuficiente (era nevoie de mult mai multe), ba apăreau dificultăți legate de aprinderea focurilor (cîrpele îmbibate de ulei ardeau prost şi trebuiau stropite cu benzină), ba nu erau suficiente chibrituri. Fiecare asemenea amănunt putea, în condițiile unei aterizări de noapte, să se transforme pentru piloți într-o catastrofă. Cu toate acestea, la termenul stabilit startul era aproape gata, dar nu mai era timp pentru verificarea lui.

În momentul întoarcerii pe sol a primelor echipaje, ce aveau puțină experiență în materie de zboruri de noapte, se întunecase complet. La înălțimea de 4 000 de metri era încă lumină şi personalul de zbor experimentat continua să-şi îndeplinească misiunea de luptă. Foarte înțelept au procedat comandanții de escadrilă, care, cu permisiunea comandantului regimentului aflat în aer, i-au trimis mai devreme la aterizare pe piloții tineri. Dacă ținem seama de faptul că, zburînd ca coechipieri, ei consumau de obicei mai mult carburant decît capul de formație, această soluție era absolut corectă.

Combustibilul din rezervoarele unui Iak-3 (cînd pilotul executa o luptă aeriană) îi permitea acestuia să se afle în aer aproximativ o oră. Nu mai mult. De aceea, atunci cînd deasupra aerodromului au apărut primele avioane, i-am întrebat imediat prin radio pe piloți: „Cui i-a mai rămas o cantitate redusă de combustibil ?” Cîțiva piloți au răspuns că sînt la limită. Am stabilit ordinea aterizării după indicative. Am lansat două rachete verzi – acesta era ordinul dat echipei de start să aprindă focurile şi să pună în funcțiune farurile automobilelor. I-am avertizat pe piloți ca la intrarea pe direcția de aterizare să respecte strict dispozițiile mele.

Şi a început…

„Trage ! – comandam prin radio. – Mai jos ! Şi mai jos ! Sus ! Menține ! Redu accelerația !” Şi aşa mai departe, cu fiecare pilot. După un minut am simțit cum mi se usucă gîtul. Din cauza tensiunii în care lucram. Fireşte, era cît p-aci să se producă avarii, în cîteva clipe trebuia să orientez pilotul, pentru ca acest „cît p-aci” să nu se transforme într-o

adevărată catastrofă. Deosebit de frecvent efectuau o redresare înaltă. Era şi firesc: pilotul nu vedea aproape deloc pămîntul. Unii depăşeau, alții nu ajungeau... Ultimelor două avioane li s-au oprit motoarele la rulaj. Dar aceştia erau deja piloții cu experiență, care şi-au corectat imediat deficiențele şi totul s-a terminat cu bine.

Au aterizat toți, întregul regiment.

Şi avioanele erau întregi.

Cu mult mai multă siguranță şi calm poți îndeplini o misiune complicată în aer decît să dirijezi o aterizare în asemenea condiții. Puteam stoarce bluza. Fireşte, era mult mai indicat să fi aterizat mai întîi piloții experimentați, căci piloții tineri puteau suferi o avarie şi astfel rămîneam fără pistă. Pentru o asemenea eventualitate adusesem cele două maşini de tracțiune, dar, oricum, o pierdere de timp cît de mică putea deveni funestă pentru regiment. Existau asemenea considerente. Dar noi am acceptat un risc dublu, pentru ca să aterizeze întregul regiment. Şi, în cele din urmă, această modalitate, s-a dovedit pe deplin justificată.

Eram încă pe drum, cînd la punctul de comandă a sunat comandantul şi i-a spus şefului de stat major al diviziei că regimentul şi-a îndeplinit misiunea. Înainte de a încheia convorbirea, generalul T.T. Hriukin a ordonat ca, după ce mă întorc de la aerodrom, să-i telefonez. Am sunat şi i-am raportat că am îndeplinit misiunea şi că toți au aterizat cu bine.

— Eram convins de acest lucru – a remarcat Timofei Timofeevici.

Apoi comandantul a apreciat încă o dată că regimentul şi-a îndeplinit foarte bine sarcina. Am aflat de la el că, pînă la venirea regimentului, opt avioane de vînătoare de-ale noastre au luptat contra unui inamic superior sub raport numeric. Germanii au luptat cu înverşunare, şi situația patrulelor nu era deloc uşoară. Cînd, însă, au apărut vînătorii regimentului de gardă, lucrurile s-au schimbat imediat. Inamicul s-a retras spre teritoriul lui şi treptat a abandonat lupta. În acest timp, cele 456 de bombardiere au dat o lovitură grea duşmanului fără să înregistreze nici o pierdere. După ce mi-a

spus toate acestea comandantul a transmis mulțumiri întregului personal de zbor al Regimentului 86 de gardă. Am aflat, de asemenea, că în cursul luptelor pentru Königsberg cercetarea noastră a sesizat că germanii au transferat în Prusia Orientală unul din grupurile de vînătoare ale faimoasei escadre germane „Udet". Această unitate fusese luată din sistemul de apărare antiaeriană a Berlinului şi se instalase pe aerodromurile din Pillau şi Frische Nehrung, probabil pentru a ridica moralul colegilor lor. „Udet" era încadrat numai cu aşi. Fireşte, aceştia nu puteau modifica situația generală, dar în ciocnirile cu ei ne-am dat seam de pregătirea lor excelentă. Probabil că cele opt avioane de vînătoare ale noastre luptaseră cu ei în seara zilei de 8 aprilie, cînd în ajutor a fost chemat urgent Regimentul 86 de gardă. În ansamblu, această zi, care nouă ne-a dat atîta bătaie de cap, a fost fastă pentru trupele frontului. Armata 11 de gardă a curățat complet de hitlerişti partea sudică a oraşului. A fost creată o situație favorabilă pentru lichidarea grupării de la Königsberg. Fiecare pilot al diviziei a efectuat în acea zi cîte trei zboruri de luptă – o sarcină destul de mare pentru etapa finală a războiului.

A doua zi promitea să fie mai puțin grea pentru noi. La 9 aprilie aveam sarcini limitate: să acoperim bombardierele diviziei de aviație a lui G.A. Ciucev, să lovim aerodromul din Pillau şi să efectuăm cercetare îmbinată cu unele acțiuni de asalt. De aceea, personalul de zbor neinclus în graficul zborurilor de luptă a primit ordin să pregătească partea materială şi să studieze Peninsula Samland, asigurînd o escadrilă de serviciu.

Activitatea mai puțin intensă se explica prin aceea că a doua zi era proiectată lichidarea completă a garnizoanei Königsbergului. Şi, întrucît în mîinile duşmanului rămăsese doar centrul distrus, iar trupele sovietice urmau să atace cartierele centrale din direcții diferite, unitățile terestre puteau fi sprijinite numai de aşii de pe avioanele de asalt. Spre sfîrşitul zilei de 8 aprilie unele unități de infanterie se infiltraseră deja pe alocuri în sectoarele şi cartierele centrale ale oraşului.

Pe direcția Samland s-a procedat la o regrupare a trupelor noastre. Comandantul frontului a decis să finalizeze distrugerea garnizoanei Königsbergului cu forțele Armatei 11 de gardă şi ale Armatei 50, iar Armata 43 a generalului A.P. Beloborodov să întoarcă frontul spre vest pentru a accelera lichidarea hitleriştilor în Peninsula Samland. Trupele dirijate într-acolo erau sprijinite de aviația Armatei 3 aeriene.

La 9 aprilie în centrul oraşului s-au desfăşurat lupte înverşunate. Un grup de unități de pază şi de poliție au încercat să iasă din Königsberg şi să se îndrepte spre vest. Concomitent, unități ale Armatei 4 germane au efectuat un atac de întîmpinare din direcția Peninsulei Samland. Germanilor nu le-a reuşit forțarea, toate atacurile au fost respinse, dar aceasta a solicitat mari eforturi din partea trupelor sovietice.

În centrul oraşului cercul trupelor noastre se strîngea. Situația hitleriştilor se înrăutățea cu fiecare ceas. Se părea că singurul lucru rațional pe care trebuia să-l facă era să ridice steagul alb. Dar ei continuau să se bată cu obstinație.

Cu toate acestea, în a doua parte a zilei s-a declanşat criza. Au început să parvină informații privind creşterea numărului prizonierilor. În unele sectoare germanii se predau organizat, cu subunități întregi. De regulă aceasta se petrecea acolo unde soldații rămăseseră fără ofițeri.

La ora 18.00, din ordinul comandantului Königsbergului, generalul Lasch, doi ofițeri au mers la Armata 11 de gardă şi au solicitat trimiterea unui parlamentar sovietic la statul major al comandantului garnizoanei. Generalul Galițki a raportat despre aceasta comandantului frontului; s-a hotărît să fie trimis ca parlamentar şeful statului major al Armatei 11 infanterie de gardă, locotenent-colonelul P.G. Ianoviski, însoțit de doi ofițeri sovietici şi de un locotenent-colonel german. Al doilea ofițer german – un colonel – a fost reținut pînă la întoarcerea parlamentarilor.

P.G. Ianovski i-a înmînat generalului Lasch ultimatumul comandantului frontului, mareşalul Uniunii Sovietice A.M. Vasilevski. Soldaților şi ofițerilor germani li se propunea capitularea fără condiții cu predarea armelor. Prizonierilor li

se garanta viața și securitatea. Lasch a acceptat fără condiții ultimatumul și la 9 aprilie ora 22 și 45 de minute a ordonat încetarea rezistenței.

În urma asaltului ce a durat patru zile orașul-cetate Königsberg a fost ocupat de trupele frontului. 92 000 de soldați și ofițeri au fost luați prizonieri.

În lunga listă de unități și mari unități ce se distinseseră la asaltul Königsbergului, conținută în ordinul comandantului suprem, figura și Divizia 240 aviație de vînătoare. I se adresau mulțumiri întregului personal al marii unități.

Ulterior, în memoria acestei victorii, Prezidiul Sovietului Suprem al U.R.S.S. a instituit medalia „Pentru luarea Königsbergului". Numeroase unități și mari unități ale frontului au primit numele de onoare „Königsberg".

Căderea capitalei Prusiei Orientale a permis comandamentului frontului să transfere rapid, fără o pauză operativă, cea mai mare parte a trupelor pe direcția Samland. În noaptea de 11 spre 12 aprilie eroica Armată 11 de gardă a fost trecută în rezervă într-un sector situat la nord de Königsberg. Forțele principale ale celorlalte armate ale frontului au fost dirijate spre Peninsula Samland unde se mai apărau două corpuri de armată ale inamicului și o serie de alte grupări și unități ale sale. În afară de aceasta, din rămășițele grupării de la Heilsberg pe Frische Nehrung fusese refăcut Corpul 6 de armată german.

Ca și întreaga Prusie Orientală, Peninsula Samland era înțesată de lucrări de geniu. Teritoriul ei era brăzdat de o rețea de tranșee care legau între ele un mare număr de puncte de sprijin și de rezistență. Trupele sovietice au depus eforturi susținute și aici.

În portul Pillau rămăsese o mare cantitate de valori netransportate, din care cauză comandamentul german era foarte interesat ca apărarea peninsulei să dureze cît mai mult, cel puțin pînă se va putea evacua totul. Hitleriștii au trimis aici toate unitățile capabile de luptă, care puteau fi folosite pentru o acoperire mai îndelungată a zonei de evacuare.

În general, Peninsula Samland era o zonă de litoral nu prea mare. Pentru a înțelege mai bine de ce nu era simplu să ocupăm această ultimă bază de operații a duşmanului din Prusia Orientală voi spune că pentru realizarea operației comandamentul frontului a concentrat cinci armate de arme întrunite, din care patru urmau să acționeze în primul eşalon şi numai una – Armata 11 de gardă – în al doilea. Aici linia frontului nu depăşea 50 de kilometri, fiecărei armate revenindu-i deci, ceva mai mult de zece kilometri. Cînd este vorba de o armată, această zonă este îngustă, dar trebuie să se țină seama că în cursul operației precedente toate marile noastre unități suferiseră pierderi sensibile. Era clar că în această etapă a luptei în Prusia Orientală, precum şi în cele ce urmau, aviației i se rezerva un rol important.

Ni s-au dat misiuni obişnuite: asigurarea activității de luptă a avioanelor de asalt şi de bombardament, cercetare aeriană, acțiuni de asalt. Declanşarea ofensivei a fost fixată pentru 13 aprilie.

Cu două ore înainte de începerea operației eram deja la punctul meu de comandă în zona de înaintare a Armatei 43 a generalului A.P. Beloborodov. Ea a debutat cu lovituri puternice date de armatele aflate în atac; apărarea inamicului a fost străpunsă într-o serie de sectoare. Dar nu peste tot ofensiva se desfăşoară cu un succes identic. Mai departe decît celelalte pătrunseseră trupele ce înaintau la flancul drept. În centru şi la flancul stîng inamicul opunea o rezistență dîrză şi a întreprins chiar cîteva contraatacuri puternice. Acolo înaintarea a fost temporar oprită.

Divizia 240 asigura acțiunile Diviziei 1 aviație de asalt de gardă şi ale Diviziei 6 aviație de bombardament de gardă. În ziua de 13 aprilie vînătorii noştri au însoțit 342 de avioane de asalt şi 110 bombardiere. În plus, ei au executat 159 acțiuni de asalt. Lupte aeriene au fost puține: doar trei. Într-una din ele, locotenentul V.A. Kapişcev din regimentul 86 de gardă a doborît un Focke-Wulf-190.

Spre sfîrşitul zilei vremea a început să se strice, iar în dimineața zilei de 14 aprilie aviația a putut să acționeze numai în grupuri mici. Înălțimea nebulozității nu depăşea

200 de metri, din cauza fumului formațiile de luptă ale inamicului nu se puteau observa bine. Spre mijlocul zilei vremea a devenit şi mai rea, astfel că puteau acționa numai cei mai experimentați piloți de pe avioanele de asalt.

În acest timp, comandantul Armatei aeriene m-a chemat la punctul său de comandă. După ce am sosit acolo am intrat la T.T. Hriukin pentru a-i prezenta raportul; acolo l-am văzut pe mareşalul principal de aviație A.A. Novikov. El discuta pe îndelete cu comandantul, eu m-am oprit la intrare; nu mă hotăram să le întrerup discuția. Generalul Hriukin m-a invitat să intru. M-am prezentat lui A.A. Novikov şi i-am cerut permisiunea să mă adresez comandantului armatei.

— Eu v-am chemat şi nu Hriukin – mi-a spus mareşalul principal de aviație. – Mîine spre sfîrşitul zilei divizia dumneavoastră trebuie să fie cu întregul efectiv pe Oder.

În război te obişnuieşti cu tot felul de surprize. Dar o asemenea turnură a evenimentelor n-am putut-o prevedea. Voi fi absolut sincer: ideea că această detaşare a diviziei pe direcția Berlin reprezintă o înaltă apreciere a meritelor de luptă ale marii unități mi-a venit mai tîrziu. În primul moment m-am gîndit cît de greu era ca, în decurs de 24 de ore, pe timp urît să efectuezi în mod organizat transferul unei întregi divizii deasupra unui teritoriu necunoscut. I-am comunicat acest gînd mareşalului principal de aviație imediat. El mi-a răspuns calm:

— Dacă nu vrei să participi la operația finală, poți rămîne aici. Eu voi zbura chiar acum acolo. – Şi a început să-şi ia rămas bun de la toți; apoi, însoțit de T.T. Hriukin, s-a îndreptat spre avion. Comandantul mi-a ordonat să-l aştept la punctul de comandă. Curînd el s-a întors şi mi-a spus:

— Divizia dumneavoastră a luptat bine, nu am nici o pretenție față de ea. Vă doresc succes. La revedere.

După ce am dat dispoziție ca toți comandanții de regiment să fie convocați la statul meu major, am plecat imediat la divizie. Cînd am ajuns acolo, şeful statului major, colonelul Tarakanov, mi-a raportat că s-a primit o telegramă cu următorul conținut:

„Către comandantul Diviziei 240 aviație de vînătoare,
În vederea îndeplinirii hotărîrii Cartierului General şi a telegramei comandantului Forțelor Militare Aeriene ale Armatei Roşii, mareşalul principal de aviație, tov. Novikov, din 14.04.45, comandantul ordonă:

Divizia 240 aviație de vînătoare se va redisloca la sfîrşitul zilei de 14.04.45 cu efectivul complet pe teritoriul Frontului 1 Bielorus, pe aerodromul Bednarî, la 24 kilometri nord-est de Poznan sau la 8 kilometri de Pudevnu (harta 200 000) în subordinea operativă a Armatei 18 aeriene”.

Comandanții de regiment şi efectivul de comandă al diviziei aşteptau indicațiile mele. Ne neliniştea foarte mult starea vremii.

În vederea îndeplinirii hotărîrii citate am ordonat să se treacă imediat la pregătirea personalului pentru zbor în condiții meteorologice complicate, cel mai probabil la altitudine mică. Traseul fusese stabilit. El urma să fie parcurs pe escadrile, în coloană de patrule, patrula în diagonală de dreapta. Se indicau şi aerodromurile de rezervă.

Date fiind condițiile meteorologice complicate, în scopul asigurării securității zborului, a doua zi dimineață, la răsăritul soarelui a decolat personalul de conducere al regimentelor (comandanții de regiment şi escadrilă) pentru studierea traseului, recunoaşterea aerodromurilor şi a condițiilor de orientare pe un traseu la altitudine mică. Formația de luptă pe traseu: coloană de patrule, patrulă în diagonală de dreapta; ordinea patrulelor: Regimentele 86 şi 133 de gardă, apoi Regimentul 900; în fruntea coloanei se afla comandantul diviziei. Adunarea în coloană comună deasupra aerodromului Schinenbeil. Aterizarea la Bednarî, iar apoi fiecare pleacă la aerodromul lui de campanie. Întoarcerea – după studierea aerodromurilor de campanie de pe Oder a fiecărui regiment în parte în scopul unei cunoaşteri mai bune a terenului – se va efectua strict pe acelaşi traseu. Redislocarea unităților diviziei urma să se încheie la sfîrşitul zilei de 15 aprilie.

La întoarcerea pe aerodromuri trebuia să se procedeze la încheierea pregătirii întregului personal navigant, studierea

caracteristicilor traseului şi a orientării la mică altitudine cu indicarea jaloanelor de sprijin şi a specificului aerodromului de aterizare.

Pe traseu discuțiile prin radio erau excluse, se vor asculta comenzile capului de formație. Patrula va zbura la intervale mărite pentru a oferi fiecărui pilot posibilitatea de a se orienta. Distanțele şi intervalele trebuie să asigure o legătură vizuală bună între aparatele şi patrulele escadrilei. În eventualitatea ameliorării timpului, în special a vizibilității, intervalele şi distanțele se vor micşora. În formațiile compacte orientarea e asigurată de capii de formație – comandanții de patrulă şi de escadrilă.

S-a stabilit ca pe traseu şi în special în zona din apropierea frontului toți să fie extrem de precauți şi să fie pregătiți pentru respingerea unor eventuale atacuri prin surprindere ale avioanelor de vînătoare inamice. S-a prevăzut asigurarea acoperirii şi securității la aterizarea pe aerodromurile din zona frontului.

Locțiitorul meu, colonelul A.P. Nikolaev, răspundea de plecarea şi zborul fiecărui regiment.

Aşadar, activitatea noastră de luptă în Prusia Orientală se încheia. Pentru piloții Diviziei 240 prima jumătate a lui aprilie a fost perioada cea mai plină. În cele două săptămîni am efectuat 1 290 de zboruri de luptă, am însoțit 1 005 avioane de asalt şi 334 de bombardiere. În afară de aceasta s-au executat 662 acțiuni de asalt cu rezultate destul de bune pentru avioane de vînătoare.

Nici una din operații nu a lăsat în memoria mea urme mai adînci decît a făcut-o Operația Prusia Orientală. Ea a fost cea mai îndelungată şi cea mai grea. În nici o altă operație interesele personalului navigant nu au fost atît de strîns legate de tot ceea ce se petrecea la sol. Şi nu a existat perioadă în care piloții să nu studieze zilnic, pînă la ultimul amănunt, situația de la sol. În acele lungi săptămîni tunurile şi mitralierele de pe avioane, bombele şi proiectilele cu reacție au servit trupele terestre, numai pe ele. Aceasta era o activitatea de luptă ce a solicitat în mare măsură din partea personalului navigant o restructurare psihologică. Altfel nu

puteam să ne îndeplinim misiunea. Fireşte, în limitele accesibile unor aviatori, piloţii noştri au început să cunoască bine particularităţile luptei terestre, căci, dacă se poate spune aşa, a trebuit să participăm la aceste lupte. Pătrunderea în fiecare poziţie defensivă a inamicului era trăită de noi ca o victorie proprie. Toate acestea constituiau, desigur, o noutate în practica acţiunilor de luptă ale piloţilor de vînătoare. Cu acest prilej am acumulat o colosală experienţă privind sprijinirea trupelor terestre.

În decursul celor trei luni am efectuat 6 924 de zboruri de luptă, din care 1 637 au fost consacrate unor acţiuni de asalt. Piloţii au dat 96 de lupte aeriene şi au doborît 64 de avioane. Noi am pierdut 28 de aparate şi opt piloţi. Cele mai mari pierderi ni le-a provocat artileria antiaeriană. În această perioadă vînătorii diviziei au însoţit 6 845 avioane de asalt şi de bombardament; nici unul dintre acestea n-a fost doborît de inamic. Acesta era lucrul esenţial.

În dimineaţa zilei de 15 aprilie personalul de comandă al diviziei era gata de decolare pentru studierea traseului redislocării. Timpul nu permitea decît piloţilor cel mai bine pregătiţi să zboare, căci la altitudinea de 50–70 de metri era o nebulozitate de zece puncte, iar vizibilitatea de cel mult trei-patru kilometri. Am hotărît să mai aşteptăm o oră. În acest interval vremea nu s-a îmbunătăţit substanţial, dar pe mine mă interesa tendinţa de ameliorare.

În momentul în care mă pregăteam să dau comanda de decolare, s-a apropiat în fugă un ofiţer şi mi-a dat o telegramă. Nu era de la statul major al Armatei aeriene. Instinctiv am simţit o clipă că e ceva rău.

Mesajul îmi era trimis de comandamentul Diviziei 31 infanterie de gardă. Citesc încet. Konstantin Ivanovici Makarcenkov, comandantul care a străbătut luptînd întreaga Bielorusie şi Prusie Orientală, care mi-a salvat viaţa a fost rănit grav de un glonte exploziv în piept şi se află într-o stare fără speranţă.

Nu pricep imediat mesajul. Citesc încă o dată: „Stare fără speranţă”. Mai departe se spune că soţia lui Konstantin Ivanovici şi cele trei fetiţe ale lui se află evacuate în oraşul

Andijan din R.S.S. Uzbekă. Nu mi se comunică adresa lor.

Nu apucasem să discutăm despre familie. La rarele noastre întîlniri ne bucuram că ne revedem şi că sîntem în viață. Am simțit dintr-o dată o mare durere, parcă mi se pusese o greutate pe inimă. Obişnuit să acționez în orice situație, poate din cauză că în forul meu interior refuzam ştirea primită, nu ştiam ce puteam face acum. Trebuia să fac ceva, în alte împrejurări aş fi făcut... În jurul meu stăteau comandanții regimentelor şi escadrilelor care aşteptau de la mine comanda de decolare. Alți zeci de piloți se pregăteau să primească această comandă peste cîteva ore. Cu sentimentul unei culpabilități confuze pentru faptul că totul se întîmpla aşa, am dat comanda de decolare...

Vremea corespundea limitei posibilităților unor piloți excelent pregătiți. Comandanții regimentelor şi escadrilelor au sosit în zona de întîlnire la timpul stabilit, s-au încolonat şi ne-am angajat pe direcția ordonată. Înainte trebuia să fie Vistula, dar nu am văzut un fluviu, ci o mare. În aprilie, la gurile fluviului se producea o puternică revărsare a apelor, multe localități erau inundate. Vechile ediții ale hărților de zbor nu corespundeau cu zona pe care o vedeam. Toate rîurile îşi schimbaseră configurația malurilor, se modificase configurația teritoriului. Pe traseu apăreau şosele şi căi ferate noi, localități necunoscute, se schimbaseră contururile multor păduri, altele dispăruseră complet. Era evident cît de greu le va fi capilor de formație ai grupurilor atunci cînd va zbura întreaga divizie. Mă gîndeam că unii comandanți de escadrilă, care fuseseră numiți de curînd în această funcție, aveau o experiență insuficientă de zbor în asemenea condiții şi trebuia să-i dublez cu piloți încercați din conducerea regimentelor. Spre sfîrşitul traseului, în apropierea aerodromului unde urma să aterizăm, vremea s-a complicat, vizibilitatea a devenit mai slabă. Ulterior, vremea nu s-a ameliorat, dar nici nu s-a înrăutățit – lucru extrem de important.

Cu toate acestea, grație tuturor măsurilor de pregătire, redislocarea a decurs, din fericire pentru noi, normal. Precauția s-a dovedit absolut necesară. Succesul se datora

exclusiv pregătirii excelente a întregului personal de zbor şi de comandă al regimentelor şi, fireşte, măsurilor pregătitoare şi, în mod deosebit, celei mai importante dintre ele – zborul de recunoaştere al grupurilor de capi de formație pe traseul indicat pînă la aerodromul de aterizare şi retur.

Aş dori să-i spun cititorului că, de regulă, toate transferurile avioanelor de vînătoare pe alte fronturi erau ghidate de echipaje de avioane de bombardament şi aveau loc pe timp bun.

Pot afirma cu toată convingerea că în asemenea condiții meteorologice nicăieri şi niciunde în cursul războiului avioane de vînătoare – şi încă o divizie întreagă – nu s-au transferat singure şi fără ghid, în special pe alt front. În orice caz, despre aşa ceva nu am auzit şi nu am citit în literatura memorialistică. Dar de întîmplat s-a întîmplat şi altfel: pe vremea bună, ghidați, unii s-au rătăcit, şi încă atît de rău, încît au aterizat pe aerodromuri ocupate de inamic. Redislocarea unităților diviziei a însemnat şi o minunată pregătire pentru acțiunile din cadrul Operației Berlin, al operației finale, ce a decurs în condiții deosebit de complexe.

Aş dori să închei capitolul cu o amintire din perioada postbelică.

La începutul deceniului al şaselea, unele treburi m-au adus la Comitetul regional Cernăuți al Partidului Comunist din Ucraina. Şi acolo, în sediul comitetului regional m-am întîlnit cu Konstantin Ivanovici Makarcenkov. Kostea a rămas în viață !

De atunci, ca prieteni vechi, ne-am întîlnit în repetate rînduri.

DEASUPRA BERLINULUI

Personalul diviziei a apreciat participarea la Operația Berlin ca o mare cinste. Toți ştiam că în jurul capitalei Germaniei hitleriste fuseseră concentrate forțe uriaşe şi înțelegeam că transferarea marii noastre unități pe această

direcție constituie o recunoaştere a meritelor ei. De aceea oamenii se pregăteau pentru operație cu mult entuziasm.

Fireşte, ne aşteptau lupte grele şi la sol şi în aer. La est de Berlin germanii concentraseră o grupare foarte puternică. Aici fuseseră aduse cele mai bune trupe de care mai dispunea Wehrmacht-ul.

Gruparea de la Berlin avea un milion de oameni, 10 400 de tunuri şi aruncătoare de mine, 1 500 de tancuri şi tunuri de asalt şi peste trei milioane de arme „Faustpatrone”. Inamicul avea şi considerabile forțe de aviație: lîngă Berlin el concentrase 3 300 de avioane de luptă. Chiar la Berlin erau 2 000 de avioane: 70 la sută din ele erau avioane de vînătoare. Tot aici se aflau 120 de Me-262 cu reacție şi avioane-proiectil. Zona berlineză dispunea de numeroase aerodromuri, ceea ce-i oferea inamicului largi posibilități de manevră cu forțele aeriene, precum şi sute de baterii antiaeriene. În Berlin se aflau 600 de tunuri antiaeriene.

După ce regimentele Diviziei 240 au aterizat, am zburat imediat la statul major al Armatei 16 aeriene. Comandantul Armatei, generalul-colonel de aviație S.I. Rudenko, nu se afla acolo, astfel că m-am prezentat şefului statului major al armatei, generalul-locotenent de aviație P.I. Braiko. I-am raportat despre efectivul şi nivelul de pregătire ale marii unități, i-am spus că regimentele sînt gata să zboare la aerodromurile operative şi i-am cerut stații de radio pentru fiecare aerodrom, întrucît eşaloanele noastre terestre nu sosiseră încă. Din nefericire nu existau stații de radio de rezervă. Generalul P.I. Braiko mi-a ordonat să aştept eşaloanele terestre şi numai după aceea să trimit regimentele pe aerodromurile operative.

Cu acest prilej am aflat că începutul operației era programat pentru 16 aprilie, că printr-o decizie a comandantului Armatei aerului divizia noastră avea misiunea de a vîna liber, dar ea urma să fie definitivată după ce divizia va fi pregătită pentru acțiuni de luptă. Apoi P.I. Braiko i-a chemat pe şefii secțiilor operativă şi cercetare, pe şeful transmisiunilor şi pe navigatorul armatei pentru a mă

pune la curent cu situația de pe cîmpul de luptă. Pentru aceasta rămăsese extrem de puțin timp.

Am luat cunoştință de situația de la sol şi din aer, de linia frontului, în special în zona de operații Küstrin, de rețeaua de aerodromuri a inamicului, am primit informații despre efectivul Armatei aeriene, sistemul de dirijare a aviației în aer şi despre multe altele. Singura mea rugăminte a fost de a se trimite cît se poate de repede la regimente şi la conducerea diviziei hărțile de zbor şi toate datele necesare pregătirii personalului şi a statelor majore în vederea acțiunilor de luptă. Spre sfîrşitul zilei ne-au parvenit toate aceste materiale. Am plecat la divizie.

La început am fost supărat că şeful statului major al armatei nu mi-a repartizat stații de radio, dar, după ce m-am gîndit puțin, am ajuns la concluzia că fără personalul tehnic-ingineresc oricum nu puteam lupta prea mult timp; aşa că a trebuit să aşteptăm sosirea eşaloanelor. Misiunea dată de comandantul Armatei aeriene a creat bună dispoziție în unități. Vînătoarea liberă îi obligă pe piloți să manifeste inițiativă şi le oferă celor bine pregătiți largi posibilități. După ce le-am comunicat misiunea comandanților de regiment, le-am cerut să-i desemneze pentru îndeplinirea ei pe cei mai pregătiți piloți. Comandanții unităților au formulat propunerea ca eu, comandantul diviziei, să țin cu toți piloții lecții, la care să fie elaborată o abordare unitară, a îndeplinirii misiunii date marii noastre unități. Oportunitatea propunerii era evidentă, mai cu seamă că toate regimentele se aflau pe acelaşi aerodrom. A doua zi, la 16 aprilie am ținut cu piloții lecții despre particularitățile şi importanța vînătorii libere.

Vînătoarea liberă este cel mai complicat gen de activitate de luptă, care presupune multă creație şi o înaltă măiestrie profesională privind pregătirea de zbor şi de luptă, un curaj rațional, cu alte cuvinte, calități deosebite. Absența lor poate conduce la pierderi nejustificate şi la reducerea efectului moral al vînătorii libere.

Zborurile de acest gen constituie o componentă majoră a luptei pentru supremație aeriană, o verificare calitativă a

nivelului pregătirii de zbor, tactice şi de foc a aviatorilor, a superiorității lor morale asupra duşmanului. Aceasta presupune şi o superioritate tehnică a avioanelor şi a armamentului. Pentru efectuarea vînătorii libere determinant este şi raportul cantitativ de forțe dintre aviația proprie şi aceea a inamicului.

Supremația aeriană se realizează printr-o luptă acerbă, prin confruntări şi bătălii duse pe cer pentru respingerea atacurilor masive asupra obiectivelor de pe cîmpul de luptă şi asupra țintelor din spatele frontului. Concomitent, se aplică lovituri aerodromurilor inamicului şi bazelor lui de aviație, timp în care sînt distruse nu numai avioane, ci şi personal de zbor, greu de recuperat în timp de război.

Vînătoarea liberă completează această luptă cu acțiunea unor grupuri mici, a unor perechi şi patrule de aşi şi astfel se obține superioritatea morală asupra inamicului care demoralizează personalul lui de zbor. În acest mod se cîştigă supremația aeriană absolută a aviației.

Asemenea acțiuni se efectuează, de regulă, în adîncimea teritoriului inamicului, în zona aerodromurilor lui, pe căile de acces spre front, pe traseele probabile ale zborurilor avioanelor lor spre obiectivele noastre. Cu acest prilej sînt distruse avioane izolate, sînt doborîți cercetaşi, piloți din coada coloanei şi capi de formație atunci cînd se adună grupurile în zona aerodromurilor, cînd ele pleacă în misiune sau cînd se angajează la aterizare. Această tactică a aşilor provoacă panică în rîndurile piloților inamici, le inculcă un sentiment de nesiguranță în îndeplinirea misiunilor de luptă: reduce capacitatea de a bombarda cu precizie țintele, anihilează voința de a opune o rezistență activă ş.a.m.d.

Pentru a nu compromite vînătoarea liberă ca metodă de luptă aeriană este nevoie de o pregătire serioasă. Piloții-vînători trebuie să dea dovadă de inițiativă, tenacitate, curaj, să folosească cu iscusință elementul surpriză, să fie eficace chiar din primul atac.

Pentru asemenea misiuni se alegeau perechile şi patrulele cele mai bine pregătite şi cu mare experiență de zbor, care aveau la activ multe lupte aeriene cîştigate şi cele

mai multe aparate inamice doborîte. Se ținea seama şi de dorința omului, de capacitatea sa de a vedea şi observa, de a realiza surpriza, de a se masca, folosind un nor, un văl de ceață, soarele, de a se strecura neobservat etc., precum şi de priceperea lui de a ieşi din luptă atunci cînd raportul de forțe şi situația îi sînt defavorabile.

Aceşti piloți se caracterizau printr-un înalt nivel de pregătire tactică şi de foc, demonstrat în lupte aeriene, prin tenacitate şi echilibru moral, perspicacitate, viclenie şi reacție rapidă, printr-o apreciere exactă a situației aeriene înainte de luptă şi de atac. Fireşte, ei trebuiau să prezinte rapoarte absolut oneste şi obiective despre rezultatele fiecărei lupte, rapoarte care să nu trezească nici un fel de îndoieli şi să nu facă necesară o verificare complementară.

La lecțiile organizate cu personalul de zbor la 16 aprilie am vorbit despre particularitățile îndeplinirii acestei misiuni şi nu am uitat să subliniez răspunderea ce ne revenea.

Munca de pregătire s-a desfăşurat într-un timp scurt. La 18 aprilie regimentele erau deja instalate pe aerodromurile de campanie pe direcția Frankfurt şi gata de luptă. Recunoaşterea liniei frontului se încheiase, situația aeriană era cunoscută, sistemul de dirijare a aviației studiat.

La începutul Operației Berlin, Armata 16 aeriană avea în componența ei 27 divizii şi şase regimente independente de aviație. Dispunea de peste 3 000 de avioane de luptă, din care: 533 bombardiere de zi şi 151 de noapte, 687 avioane de asalt, 114 de cercetare şi de reglaj, precum şi 1 548 de avioane de vînătoare. Nici o mare unitate operativă a F.M.A. nu a avut în tot războiul o componență atît de puternică.

În afară de Armata 16 aeriană la Operația Berlin mai participau o parte a forțelor Armatei 4 aeriene (a Frontului 2 Bielorus) şi forțe ale Armatei 2 aeriene (a Frontului 1 Ucrainean), 800 de avioane ale aviației cu acțiune îndepărtată şi 300 de avioane ale Armatei Polone. Întreaga grupare aeriană număra 7 500 de aparate. Acțiunile aviației erau coordonate de reprezentantul Cartierului General, comandantul F.M.A. ale Armatei Roşii, mareşalul principal de

aviație A.A. Novikov.

Din aceste date reiese că, deşi după numărul total al aparatelor Armata 16 aeriană era mult mai puternică decît Luftwaffe, în ceea ce priveşte aviația de vînătoare superioritatea era neînsemnată (1 548:1 200). De asemenea, trebuie să se țină seama de faptul că cele 1 200 de avioane de vînătoare germane făceau parte din cele mai bune unități de care mai dispuneau hitleriştii. De aceea lupta aeriană nu avea să fie uşoară.

Misiunea de a lupta cu aviația inamicului a fost dată de comandantul Armatei 16 aeriene Corpului 3 aviație de vînătoare (din zona de înaintare a Armatei 5 de şoc şi a Armatei 2 tancuri de gardă) şi unei divizii de vînătoare din Corpul 13 aviație de vînătoare (din zona de înaintare a Armatei 8 de gardă şi a Armatei 1 tancuri de gardă). Aşa cum am mai arătat, Luftwaffe urma să fie înfruntată prin metoda vînătorii libere de Divizia 240 aviație. Era prima mare unitate care primea în acest război o asemenea misiune de luptă. Oricum, eu nu cunosc nici un caz analog. Posibilitatea de a desemna pentru vînătoare liberă o forță atît de mare a apărut numai la sfîrşitul războiului, cînd puterea F.M.A. sovietice crescuse considerabil. Totodată, trebuie să se aibă în vedere faptul că în Corpurile 3 şi 13 aviație de vînătoare luptau piloți foarte buni, adevărați aşi, care utilizau şi ei metoda de luptă a vînătorii libere, astfel că ar fi incorect să se considere că în Operația Berlin o asemenea misiune a aparținut doar diviziei noastre.

Cît de eficace au acționat avioanele de vînătoare (toate la un loc) se poate judeca după faptul că, practic, aviația inamicului a fost distrusă în primele cinci-şase zile ale operației, şi încă în condiții meteorologice foarte complicate. În afară de vremea rea, acțiunile noastre erau stînjenite de norii denşi de fum provenit de la exploziile miilor de bombe, proiectile şi mine, de la numeroasele incendii. Fumul acoperea frecvent zone întregi, în care persista mult timp, deoarece nu bătea vîntul. În acest context am acționat pînă la sfîrşitul lui aprilie.

Toate acestea făceau dificilă depistarea de către piloții

noştri a aviației inamice. Multe lupte izbucneau pe neaşteptate pentru ambele părți, adesea în condițiile unei mari superiorități numerice a inamicului. Dar de cele mai multe ori luptele nu se încheiau în favoarea hitleriştilor, căci un rol decisiv jucau nu numai uriaşa experiență de luptă a piloților noştri, ci şi factorul moral – noi simțeam apropierea victoriei.

Ştiam că în cursul operației ni se putea da şi alte misiuni de luptă, printre altele, însoțirea avioanelor de asalt şi bombardierelor, cercetare aeriană etc. De aceea, atunci cînd a venit ordinul de a fi pregătiți pentru a întări corpurile 3 şi 13 aviație în vederea anihilării incursiunilor inamicului, acest lucru nu ne-a surprins.

În prima zi a operației vremea s-a ameliorat după prînz; aviația inamicului ne opunea o rezistență puternică. Divizia 240 s-a implicat în luptă puțin mai tîrziu, dar noi urmăream desfăşurarea ei şi ştiam că la 16 aprilie s-au evidențiat piloții Regimentului 176 aviație de vînătoare de gardă comandat de Eroul Uniunii Sovietice, colonelul P.F. Ciupikov. Ei efectuau interceptarea liberă în fața armatelor sovietice aflate în ofensivă în sectoarele Selow, Münchenberg, Bernau şi în zece lupte aeriene doborîseră 16 F-W-190 fără să piardă nici un aparat. În majoritatea luptelor inamicul fusese superior numeric.

Spre sfîrşitul zilei, hitleriştii au lansat asupra unor ținte terestre cinci avioane-proiectil şi patru Ju-88 pline cu explozibil, dar aceste acțiuni nu puteau influența prea mult desfăşurarea evenimentelor.

Luptele aeriene înverşunate au continuat şi în cursul zilei de 17 aprilie. În acea zi, I.N. Kojedub, de două ori Erou al Uniunii Sovietice, acționînd în pereche la vest de Oder, s-a întîlnit cu 40 de F-W-190. Acestea zburau încărcate cu bombe spre est. Cu viteză maximă Kojedub a atacat aparatul din coadă, care a explodat în aer. Germanii s-au descumpănit; în acest timp s-a apropiat un grup de vînători sovietici care au desăvîrşit opera începută. Pe cînd se întorcea la aerodrom, Ivan Nikitovici a ajuns din urmă un Focke-Wulf şi l-a lovit în plin. Era a şaizecea victorie a

acestui as.

În după amiaza zilei de 18 aprilie hitleriştii au încercat să bombardeze trupele noastre în grupuri mari, dar nu au reuşit. Avioanele de vînătoare sovietice au contracarat toate tentativele bombardierelor inamice de a pătrunde în zona de acțiune a trupelor terestre. În acea zi Divizia 240 aviație s-a integrat în activitatea de luptă.

La 19 aprilie luptele au continuat pînă noaptea tîrziu. S-au desfăşurat 150 de confruntări aeriene în care au fost doborîte 112 avioane germane. Divizia a participat activ la aceste lupte şi, după cum se spunea în documentele oficiale, „a avut o mare contribuție la respingerea unor importante grupuri de avioane ale inamicului”.

La 20 aprilie trupele Frontului 1 Bielorus au rupt aliniamentul defensiv exterior al Berlinului şi au angajat lupte la periferia nord-estică a oraşului. Artileria cu tragere lungă a trimis primele salve asupra oraşului. A început asaltul Berlinului.

Dimineață, comandantul Armatei 16 aeriene a ordonat ca două regimente ale Diviziei 240 să lupte împotriva aviației inamicului, folosind metoda vînătorii libere, în sectorul Bernau (la 20 de kilometri nord-est de Berlin), să nu permită aviației inamice să lovească trupele noastre. Un regiment urma să se afle în poziție de alarmă pentru curățirea spațiului aerian în sectorul Fürstenwalde şi Kalberg.

Divizia a îndeplinit misiunea cu regimentele 86 şi 133 de gardă. Continuu, grupuri de patru pînă la 10 aparate (Iak-3 şi Iak-9) zburau în sectorul respectiv, acționau decis şi nu dădeau posibilitate avioanelor germane să bombardeze trupele sovietice. Şase piloți din Regimentul 133 aviație de gardă, comandați de maiorul Legciakov, s-au bătut cu zece F-W-190. În această luptă perechea maiorului A.M. Legciakov şi aceea a locotenentului major M.D. Moțakov au doborît două Focke-uri. Celelalte au fost nevoite să facă stînga-mprejur şi să renunțe la îndeplinirea misiunii lor de luptă. Noi nu am înregistrat pierderi.

La 21 aprilie luptele se duceau deja pe străzile Berlinului. Am primit o altă misiune: perechi de piloți trebuiau să

execute acțiuni de asalt în suburbiile de est şi nord-est ale oraşului. Vremea s-a stricat şi nu am mai putut acționa cu aceeaşi eficacitate ca în zilele anterioare. Dar „cocoşatele”, obişnuite cu toate, au lovit puternic în acea zi centrul oraşului. Ele au fost întîmpinate de un foc puternic al artileriei antiaeriene. În pofida masivității acestuia, incursiunea nu s-a soldat cu nici o pierdere de partea noastră. Artileriştii germani erau demoralizați şi consumau mii de proiectile inutil. Era o dovadă certă că apărarea inamică – cel puțin cea antiaeriană – intrase în degringoladă. La aceeaşi concluzie conducea şi bilanțul luptelor aeriene: în decurs de cinci zile – de la 16 la 21 aprilie –, piloții Armatei aeriene au efectuat 628 de lupte şi au doborît 575 de avioane. Cu toate că aviația germană concentrată în zona Berlinului dispunea de forțe considerabile, ea nu mai putea opune o rezistență cît de cît serioasă şi îndelungată. Aceste cinci zile în aer, deasupra sectoarelor vecine cu bîrlogul lui Hitler pot fi caracterizate printr-un singur cuvînt: masacru. În medie, piloții doborau zilnic peste o sută de avioane. Aviația sovietică domina cerul Berlinului.

La 21 aprilie comandantul a ordonat să verific dacă aerodromul de la Frankfurt este pregătit pentru redislocarea regimentelor Diviziei 240 aviație şi să-i raportez despre rezultatul investigațiilor.

Ştiam că pe acest aerodrom germanii aveau o şcoală de luptă şi de tragere aeriană. Timp îndelungat ei şi-au pregătit aici aşii. Trebuie să spun că această pregătire era deosebit de înaltă. Fără să le cunosc metodica şi cursurile teoretice, am simțit acest lucru din plin în aer, în special în 1941–1942, drept pentru care manifestam un interes deosebit față de această bază de învățămînt a inamicului şi speram ca el să nu fi reuşit s-o distrugă complet. Voiam să văd cu ochii mei simulatoarele, aparatura, schemele, instrumentele şi recomandările metodice ale germanilor şi să le compar cu ceea ce am dobîndit noi, însuşindu-ne ştiința de a învinge printr-o experiență practică deloc uşoară. Am pornit „să inspectez” aerodromul de la Frankfurt cu multă plăcere.

Am plecat cu două Gaz-uri. În prima maşină se aflau comandantul batalionului de servire a aerodromului cu ajutoarele lui, iar în al doilea eu cu locțiitorii comandanților Regimentului 86 aviație de gardă şi Regimentului 900 aviație. Ele urmau să se instaleze pe aerodromul de la Frankfurt.

Virînd de pe autostradă, am intrat direct în cîmpul de zbor. În acel an primăvara venise mai devreme: în a doua decadă a lui aprilie luncile şi pomii erau deja verzi, iar pretutindeni în grădini înfloriseră florile. Cîmpul de zbor părea că se află într-o stare ideală, ceea ce ne-a bucurat mult. Parcursesem de pe acum 200–250 de metri, cînd, deodată, am auzit o explozie puternică şi imediat am văzut cum Gaz-ul din față sare în aer. Automat am strigat şoferului: „Stop !" Maşina s-a oprit ca şi cum s-ar fi lovit de un obstacol. Cu o enormă uşurare am văzut cum din rămăşițele automobilului s-au ridicat comandantul batalionului de servire a aerodromului şi tovarăşii săi. Stăteau nemişcați şi priveau în jos, la picioare. Era limpede: sub prima maşină explodase o mină puternică. Privind acum cîmpul de zbor, am constatat că el semăna cu o imensă tablă de şah, împărțită în pătratele obişnuite: acolo unde fuseseră plantate minele verdele ierbii era mai deschis, iar acolo unde ele lipseau iarba avea o culoare mai închisă şi era mai deasă. Pătratele erau atît de numeroase, încît nu înțelegeam cum am putut parcurge două sute de metri fără să sărim în aer mai devreme. Urmele cauciucurilor maşinii se vedeau clar pe iarba tînără strivită: am remarcat că roata nu călcase niciodată în centrul pătratului mai deschis la culoare, ci numai pe margine şi pe colțuri; minele rămăseseră sub maşină şi pe cele două părți ale roților.

Am înlemnit cu toții ! După ce ne-am mai revenit, am pornit înapoi, pe urmele maşinii, străduindu-ne să călcăm pe pătratele cu iarbă deasă şi de culoare închisă. Şoferului i-am spus să meargă în marşarier exact pe urmele lăsate de roți. Desigur, riscam, dar altă soluție nu exista. Am ieşit din cîmpul de zbor teferi, iar în momentul cînd am părăsit aerodromul şi am ajuns în autostradă am văzut un ostaş, care, cu cîteva minute înainte, nu se afla acolo. După cum a

reieşit, el părăsise pentru un timp cu de la sine putere acel loc, ceea ce ne putea costa viața.

Între timp s-a apropiat un locotenent-pionier, care, aflînd ce se întîmplase, fără să-şi aleagă cuvintele, i-a spus soldatului indolent tot ce crede el despre un om care-şi neglijează serviciul. Apoi, adresîndu-se nouă, ne-a comunicat că se aşteaptă sosirea unei echipe pentru deminarea aerodromului, care va trece imediat la treabă. Deminarea nu s-a putut efectua mai devreme, deoarece cîmpul de zbor era bombardat de artileria duşmanului. În plus, am aflat că pînă nu de mult pe aici trecea fîşia neutră: sectorul vestic al aerodromului era ocupat de inamic, iar cel estic de noi. Ambele părți şi-au minat puternic zonele, din care cauză de deminarea şi refacerea cîmpului de zbor urma să se ocupe un întreg batalion de geniu.

După ce am primit toate informațiile despre starea aerodromului, i-am prezentat comandantului un raport. Din cauze lesne de înțeles în acea zi nu am putut să văd baza de instruire. Numai după cîteva zile, cînd regimentele se aflau deja acolo, am reuşit să găsesc doar cîteva filme înregistrate pe peliculă îngustă conținînd metodica învățării luptei şi a tragerii aeriene. „Trofeul" nu era prea bogat, dar ceea ce am văzut în acele filme era suficient pentru a-mi da seama de nivelul înalt de dotare a bazei germane de instruire. Din păcate nu am avut prilejul să folosesc acest material. Mai mult, din cauza filmelor era s-o pățesc rău de tot.

Faptul s-a petrecut la doi ani de la terminarea războiului, cînd urmam cursurile Academiei Marelui Stat Major. Odată, o comisie a Controlului de Stat din aparatul lui L.Z. Mehlis* a verificat obiectele personale ale ofițerilor şi generalilor aflate în depozitul Ministerului Apărării. Acolo erau şi aceste filme ghinioniste. Ele au fost luate împreună cu aparatul de proiecție, iar eu a trebuit să dau ample explicații generalului-colonel L.Z. Mehlis şi să răspund la întrebarea: „în ce scop ?..."

---

* L.Z. Mehlis – din 1940 comisar al poporului (ministru) pentru Controlul de Stat al U.R.S.S. – *Nota trad.*

După neuitata mea întîlnire cu aerodromul din Frankfurt activitatea aviației germane a slăbit considerabil. Era consecința pierderilor uriaşe înregistrate de inamic în luptele anterioare.

La 22 aprilie trupele terestre ale frontului au rupt centura defensivă interioară a Berlinului şi au început bătălia pentru fiecare cartier. Situația la sol rămînea complicată şi foarte dinamică. Divizia 240 aviație a primit misiunea de a asigura activitatea de luptă a „pionilor" şi a aparatelor Boston care atacau oraşul Frankfurt an der Oder. Întrucît însă acolo acționau doar cîteva echipaje, pe traseu piloții noştri au efectuat în zonă 52 de acțiuni de asalt: au incendiat o garnitură de tren, un automobil, au mitraliat trei baterii de artilerie de cîmp etc.

În acea zi, în pereche cu maiorul V.I. Skupcenko am plecat la vînătoare liberă la vest de Frankfurt. Evoluam la 2 500 de metri de-a lungul autostrăzii ce ducea la Berlin. Deoarece nu întîlnisem nici un avion inamic, după ce am ajuns la periferia estică a oraşului ne-am întors. Deasupra aerodromului Fürstenwalde am fost atacați de artileria antiaeriană, dar avioanele germane nu au apărut pe cer. Totuşi, la capătul traseului nostru, în apropiere de Frankfurt, înainte şi mai jos am văzut şase F-W-190 care îşi acopereau probabil trupele. Folosind avantajul înălțimii, am atacat pe neaşteptate perechea de Focke-uri care zbura mai sus şi la dreapta celorlalte patru. Am lovit unul din ele. Fumegînd puternic şi pierzînd înălțime, el a efectuat un viraj şi a ieşit din luptă. Nu am urmărit locul în care a căzut, deoarece, avertizate prin radio, cele patru Focke-Wulf-uri au executat un viraj brusc şi au angajat lupta cu perechea noastră. Ea s-a desfăşurat un timp în viraje şi fără vreun rezultat concret, dar curînd o pereche de Focke-uri s-a desprins şi a început să ia înălțime. Era clar că dacă lupta va continua, inamicul va dobîndi un avantaj net, astfel că era mai înțelept să ieşim din luptă.

Inamicul nu ne-a urmărit. Ceilalți piloți care porniseră la vînătoare liberă nu au întîlnit avioane germane.

La sfîrşitul zilei, trei grupuri de Pe-2, însoțite de 32 de

avioane de vînătoare au lovit centrul Berlinului. S-au produs explozii puternice şi cîteva incendii.

La 23 aprilie divizia a primit misiunea de a se afla în poziție de alarmă, iar la semnalul punctului de comandă al Armatei aeriene să întreprindă acțiuni de luptă. Am aşteptat toată ziua şi semnalul nu a venit.

În aceeaşi zi, după un asalt de noapte, trupele de la flancul stîng al frontului au ocupat oraşul-fortăreață Frankfurt an der Oder, acțiune în urma căreia aripa dreaptă a frontului amenința cu încercuirea completă a Berlinului. Trupele armatelor 8 şi 1 tancuri de gardă au făcut joncțiunea cu unitățile Frontului 1 Ucrainean, desăvîrşind astfel încercuirea grupării Frankfurt–Guben. De pe aerodromurile berlineze rămase întregi aviația germană încerca să contracareze ofensiva trupelor sovietice. Din cauza condițiilor complet defavorabile din aer, noi acționam doar cu avioane de asalt şi de vînătoare, care zburau în grupuri mici.

La 24 aprilie conducerea Diviziei 240 aviație, Regimentul 133 aviație de gardă şi Regimentul 900 aviație au fost redislocate în nodul aerian Frankfurt an der Oder. Unitățile şi marile unități ale Armatei aeriene se pregăteau să lovească centrul Berlinului.

Pentru participanții la Operația Berlin, 25 aprilie a fost o zi memorabilă. Atunci, la vest de Berlin, trupele Frontului 1 Bielorus şi cele ale Frontului 1 Urainian au realizat joncțiunea; se încheia astfel multaşteptata încercuire a capitalei Germaniei fasciste.

În aceeaşi zi s-a produs şi un alt eveniment cu o mare rezonanță politică internațională: în centrul Germaniei, pe Elba s-au întîlnit trupele Armatelor Aliate.

La Berlin continuau însă lupte grele. Pentru a facilita armatelor noastre aflate în ofensivă acest ultim asalt, la 25 aprilie Armata 16 aeriană a aplicat sectoarelor centrale ale oraşului cîteva lovituri masive. Ele aveau numele de cod „Salut”, ales, desigur, în aşteptarea victoriei ce urma să vină foarte curînd.

În noaptea de 24 spre 25 aprilie centrul capitalei

Germaniei a fost bombardat de 112 avioane grele de bombardament cu acțiune îndepărtată ale Armatei 16 aeriene.

Ziua, între orele 13 şi 14 a fost dată oraşului încă o lovitură din aer – a doua: la ea au participat 413 bombardiere şi 483 avioane de vînătoare. Spre seară a urmat a treia lovitură, cu 267 bombardiere şi 323 avioane de vînătoare. Bombardierele evoluau pe regimente, la intervale mici, în coloane de nouă sau de patrule. Bombardamentele se efectuau de la altitudini diferite – de la 800 la 2 000 de metri. În total, într-o zi au fost lansate 600 de tone de bombe.

De pe cele cîteva aerodromuri berlineze care mai funcționau aviația germană încerca, totuşi, să ni se opună: dar nu mai avea putere. Aşa cum s-a procedat şi la Königsberg, avioanele noastre de vînătoare asigurau activitatea bombardierelor nu numai printr-o însoțire nemijlocită, ci şi prin alte metode eficace. Întreaga zonă de acțiune a bombardierelor era acoperită, parcă tivită, de avioane de vînătoare, care nu permiteau accesul aviației germane. În plus, cu zece minute înainte de prima lovitură, aplicată ziua, fuseseră blocate principalele aerodromuri ale inamicului. Trebuie să spun însă că piloților sovietici nu le era deloc uşor: dimineața îi stînjenea ceața, iar după primul bombardament masiv întregul Berlin fusese acoperit de un nor gros de fum. Nu puteai să vezi ce se întîmpla jos. Norii grei de mică altitudine parcă lipeau de sol fumul şi mult timp nu-i permiteau să se împrăştie. De jos, din pîcla groasă trăgeau continuu tunurile antiaeriene, unele avioane de-ale noastre fiind avariate. Dar fumul stînjenea şi activitatea artileriei antiaeriene inamice: ea trăgea după zgomot şi pe ghicite. De aceea, deşi tirul era infernal, am înregistrat puține pierderi – din sutele de aparate ce se aflau în aer deasupra Berlinului fuseseră doborîte doar patru.

La aceste acțiuni de mare anvergură ale aviației divizia noastră a participat deosebit de activ. „Asigurînd bombardierele şi străduindu-se să nu permită ca ele să fie atacate de avioanele de vînătoare duşmane, piloții Diviziei 240 aviație de vînătoare au dat zece lupte aeriene cu un

inamic superior sub raport numeric şi au distrus 9 F-W-190”.

Cum se întîmplă de obicei cînd aviaţia acţionează masiv, loviturile aplicate centrului Berlinului la 25 aprilie au fost foarte eficace. Fuseseră distruse numeroase obiective militare şi clădiri guvernamentale, zecile de explozii uriaşe dovedeau că săriseră în aer mari depozite de muniţie şi carburanţi. Duşmanul înregistrase pierderi considerabile în forţă vie. Moralul trupelor care apărau oraşul era complet minat.

Piloţilor care efectuau vînătoare liberă li s-a recomandat să pătrundă în zona Berlinului unde se desfăşurau principalele lupte cu avioanele de vînătoare ale inamicului. Aceasta făcea posibilă întîlnirea cu duşmanul, deoarece chiar în oraş şi la periferia lui erau patru aerodromuri în funcţiune: Oranienburg, Tegel, Kladow, Tempelhof. În plus, zborul unor grupuri mici de avioane de vînătoare deasupra Berlinului provoca focul artileriei antiaeriene care nu le producea mari daune, dar, în schimb, determina o consumare rapidă a muniţiei acesteia.

Condiţiile meteorologice şi fumul permanent făceau ca luptele deasupra Berlinului să fie imprevizibile şi de scurtă durată. În timpul executării unei manevre puteai „să pierzi” brusc inamicul, deoarece vizibilitatea era foarte redusă. Adesea luptele se reduceau la un atac, foarte rar la două. Întrucît întîlnirile cu inamicul erau neaşteptate, piloţii efectuau frecvent atacuri frontale. Perechile noastre de vînători foloseau des această modalitate atunci cînd întîlneau grupuri întregi de F-W-190. Vreau să subliniez că, în pofida superiorităţii aeriene absolute, luptele deasupra Berlinului nu au fost deloc uşoare.

La 25 aprilie am plecat la o vînătoare liberă împreună cu V.I. Skupcenko. Zburînd deasupra Berlinului, am văzut 30 de F-W-uri. Formaţia lor de luptă sugera că merg să bombardeze în picaj trupele sovietice. Grupul se afla mult sub noi. L-am atacat imediat pe capul formaţiei, dar acesta a trecut în picaj şi nu am reuşit să-l lovesc. La radio am auzit că un alt grup bombardează trupele noastre la traversarea rîului Spree. Întorcîndu-mă pentru un al doilea atac, am

văzut alte opt F-W-190, care, după toate probabilitățile, alcătuiau grupul de acoperire. Ele se aflau la aceeaşi înălțime cu noi şi se apropiau rapid. În aceste condiții, singurul posibil era atacul frontal. Zburînd în întîmpinarea aparatelor germane, am deschis focul. Hitleriştii şi-au păstrat calmul, şi o clipă am avut impresia că ciocnirea e inevitabilă. Nu voiam să virez, iar adversarul s-a dovedit un pilot experimentat şi cu sînge rece. Dar în ultima clipă el a cedat. Am trecut unul pe lîngă altul la o distanță extrem de mică; în acest timp, perechea de Focke-uri care se afla mai sus s-a năpustit spre noi din emisfera anterioară. Situația se complica: luptam cu trei perechi, iar a patra, care evolua mai sus, putea să ne atace în orice moment.

După ce am efectuat energic un viraj de stînga, am trecut repede în spatele grupului de patru, care se afla tot într-un viraj de stînga, şi de la mică distanță am lovit un Focke-Wulf. Concomitent, Skupcenko a atacat un alt F-W-190 şi l-a doborît. Perechea aflată mai sus nu se decidea să intre în luptă cu noi, celelalte Focke-uri au plecat.

Avionul lovit de mine s-a prăbuşit în centrul Berlinului, lîngă stadionul „Olympia”. Mai tîrziu, la 9 mai, cînd totul se terminase, am pornit prin oraş. Am străbătut şi sectorul unde căzuse la 25 aprilie Focke-Wulf-ul lovit de mine. Zăcea în acelaşi loc, lîngă stadion – nu avea cine să-l ia de acolo. Dar aceasta era la 9 mai; la 25 aprilie însă, după lupta descrisă mal sus, am mai efectuat un zbor de luptă, de data aceasta în patrulă. În afară de V.I. Skupcenko, cu care făceam permanent pereche, cu mine se aflau locțiitorul meu, colonelul A.P. Nikolaev, şi navigatorul diviziei, maiorul E.M. Svitnev. Deasupra centrului Berlinului nu am întîlnit avioane inamice, aşa că ne-am îndreptat spre suburbia vestică, unde se afla aerodromul Kladow. După ce ne-am apropiat am depistat două Me-109 care decolau, dar nu am reuşit să le atacăm, deoarece ele erau deja în aer şi se îndreptau în zbor razant spre vest. La apariția noastră artileria antiaeriană a deschis un foc puternic. Între timp se pregăteau de start încă patru Me-109. Am decis să le luăm cu asalt. La comanda mea, primul atac l-am efectuat cu întreaga patrulă. Apoi am

ordonat perechii lui Nikolaev să ne acopere şi eu cu Skupcenko am executat o nouă angajare. După aceea rolurile s-au inversat: perechea noastră acoperea, iar perechea colonelului Nikolaev ataca. În aer nu erau aparate germane. Am incendiat cele patru Me-109, care se pregăteau să decoleze, şi am avariat alte cîteva. În pofida focului intens al artileriei antiaeriene, grupul nostru de patru nu a înregistrat avarii.

În aceeaşi zi locotenenţii-majori A.I. Kalughin, G.I. Jilkin şi locotenentul M.A. Iarîghin, piloţi din Regimentul 86 aviaţie de gardă, au doborît trei F-W-190. Alte două au fost incendiate de căpitanul de gardă P.I. Golovacev din Regimentul 900 aviaţie de vînătoare. La acest succes au contribuit atunci şi piloţii din Regimentul 133 de gardă. Au doborît trei Focke-Wulf-uri piloţii D. Moţakov, B. Riabov şi G. Droz.

În noaptea de 25 spre 26 aprilie, 574 bombardiere ale Armatei 18 aeriene au aplicat o nouă lovitură puternică obiectivelor militare din centrul oraşului. La această incursiune au participat şi bombardiere de noapte ale Armatei 16 aeriene.

La 26 aprilie trupele terestre au declanşat asaltul asupra sectoarelor centrale ale Berlinului. Din acest moment aparatele Armatei aeriene au trecut la acţiuni în grupuri mici. Misiunile erau încredinţate celor mai bune echipaje ale aviaţiei de asalt şi unor mici subunităţi care atacau în picaj. În acea zi divizia noastră s-a aflat în poziţie de alarmă la dispoziţia punctului de comandă al armatei, dar, aşa cum s-a întîmplat nu o dată în timpul operaţiei, nu am fost solicitaţi.

A doua zi am primit sarcina de a însoţi bombardierele Corpului 6 aviaţie, dar ele nu au efectuat activitate de luptă. Spre sfîrşitul zilei am aflat că, pierzînd toate aerodromurile berlineze, comandamentul german utilizează pentru decolare şi aterizare aleea principală din parcul Tiergarten, care era betonată. Comandantul a trimis imediat acolo patru echipaje de Il-2 excelent pregătite. Prin bombe lansate cu multă precizie aceste avioane de asalt au scos din funcţiune aleea, iar mai tîrziu două echipaje alcătuite din trăgători de elită de

pe aparate Pe au distrus complet acest ultim „aerodrom” german din perimetrul oraşului. Atenția acordată pistei de beton nu era întîmplătoare: comandamentul nostru lua măsuri pentru ca nici una din căpeteniile naziste să nu poată să-şi ia tălpăşița cu un avion în ultimul moment. Ulterior, deasupra acestei alei au patrulat avioane de vînătoare sovietice pentru a exclude chiar şi teoretic posibilitatea fugii pe calea aerului.

La 28 aprilie, timpul nefavorabil ne-a reținut la sol. Nici aviația inamică nu s-a ridicat în aer. În acea zi, sub focul artileriei antiaeriene şi a aruncătoarelor de mine marile unități ale Armatei aeriene au început să se mute pe aerodromurile berlineze. Dacă se ține seama de anvergura Armatei aerului, acesta a fost pentru noi un eveniment memorabil. Prima a început redislocarea Divizia 193 aviație de vînătoare din Corpul 13 aviație al generalului B.A. Sidnev. Regimentul 515 aviație de vînătoare al acestui corp a fost transferat pe faimosul aerodrom Tempelhof. Pe aici se perindaseră toți liderii fascişti. Aici răsunaseră bombasticele cuvîntări de rău augur, de aici ciuma brună şi-a luat zborul spre multe zări. Aici Göring a jurat să şteargă de pe fața pămîntului Moscova şi Leningradul cu ajutorul Luftwaffe. Iar acum, în această zi posomorîtă de 28 aprilie 1945, pe Tempelhof aterizau piloții Regimentului 515 aviație de vînătoare, neştiind, poate, tot ce e legat de acest aerodrom. Ce însemna pentru ostaşii sovietici acest aerodrom berlinez, dacă Berlinul însuşi era un morman de ruine acoperit de un fum negru şi de nori de praf ? Va mai fi nevoie de cîteva zile şi nopți de lupte sîngeroase, căci, pierzînd absolut totul, fascismul se crampona de aceste ruine.

Celelalte regimente de vînătoare ale Diviziei 193 aviație au fost redislocate pe aerodromul Schönefeld. Măsură îndrăzneață şi necesară, care facilita acoperirea trupelor noastre ce luptau în oraş şi la vest de el.

La sfîrşitul zilei de 28 aprilie generalul S.I. Rudenko mi-a ordonat să verific dacă aerodromul Oranienburg era pregătit pentru transferarea statului major al diviziei şi a unuia din regimente. Comandantul armatei mi-a spus că nu au

legătură cu batalionul de geniu care restabileşte acest aerodrom, din care cauză nu ştie în ce măsură cîmpul de zbor este pregătit pentru primirea avioanelor. Pista refăcută şi direcția ei trebuie să fie marcate cu balize vizibile din aer. Aerodromul Oranienburg era situat în suburbia nordică a Berlinului.

La 29 aprilie, cînd trupele sovietice continuau să ducă lupte grele pentru centrul oraşului, rezistența aviației inamice a crescut brusc. Deasupra oraşului au apărut grupuri mici de avioane germane care făceau tentative de a ne ataca unitățile. În principal acestea erau aparate F-W-190 care evoluau în grupuri de şase sau patru. Noaptea, avioane de transport Ju-52 izolate încercau să aducă materiale şi alimente trupelor blocate în oraş. Era tot ce mai putea face aviația germană.

Îndeplinind ordinul comandantului, la 29 aprilie am plecat să vînez liber şi, în acelaşi timp, să verific restabilirea aerodromului Oranienburg. Cu mine au decolat maiorii Skupcenko şi Svitnev.

Deasupra centrului Berlinului nu se aflau avioane ale inamicului. Aerodromurile Tegel, Kladow, Wenzekendorf şi Schönwalde erau pustii. Aviația inamică, inclusiv cea de vînătoare, părăsise aerodromurile berlineze şi cele din suburbii şi se instalase la nord, de unde încerca să efectueze acțiuni de luptă.

Neîntîlnind nici un avion german, ne-am îndreptat spre Oranienburg. Am făcut două cercuri deasupra aerodromului – la altitudinile de 300 şi de 400 de metri –, dar nu am văzut nici piste refăcute şi nici oameni. În schimb se vedeau bine avariile. Acesta era aerodromul principal al cunoscutei firme de aviație Heinckel, cu trei piste betonate. El fusese bombardat necruțător de aviația Aliaților; urmele acestor incursiuni – peste 900 de gropi. Cele acoperite cu pămînt proaspăt nu se deosebeau din aer de cele neacoperite. Nici urmă de balize cu care trebuia să fie marcată pista refăcută. Am ordonat prin radio maiorilor Skupcenko şi Svitnev să evolueze sub nori şi să mă acopere, iar eu am decis să cobor şi să examinez totul mai atent. Dar de la o altitudine de 50 de

metri nu am văzut pista refăcută. În a doua angajare, pentru a micşora viteza am lăsat trenul de aterizare şi, în sfîrşit, am văzut direcția necesară. În loc să fie marcată cu balize, pista avea pe cele două laturi crengi subțiri care de sus nu se vedeau deloc. Am strîns trenul de aterizare, după care am privit în direcția coechipierilor mei, care se aflau înainte şi mai sus, şi am văzut că din spate, din nori se strecurau, patrulă după patrulă, două grupuri de patru F-W-190 pe care nici Skupcenko şi nici Svitnev nu le vedeau. Am strigat în microfon: „În spate, Focke-uri !" Dar era prea tîrziu. Focke-Wulf-urile au deschis focul şi unul din aparatele noastre a început să ardă. Pilotul a sărit cu paraşuta, dar hitleriştii au început să tragă în el. Fără să ştiu care din cei doi piloți a fost doborît, i-am transmis celui ce rămăsese în aer că mă grăbesc să le vin în ajutor şi că el, pînă voi căpăta înălțime, să-şi acopere tovarăşul şi să-i asigure o aterizare normală. Între timp a apărut încă o patrulă de Focke-uri. Dar ea nu a intrat în luptă, ci patrula în zona de baraj în lateral.

M-am grăbit. Am accelerat, după şandelă, cu un viraj am reuşit să ajung în sectorul pilotului cu paraşuta. Focke-urile trăgeau pe rînd în pilotul fără apărare. Apariția mea a fost o surpriză pentru ei; se părea că pînă în acel moment nu mă văzuseră. De sus cădea un F-W-190 cuprins de flăcări, îl lovise maiorul Svitnev, pe care l-am recunoscut după indicativ. Acum ştiam că cel ce cobora cu paraşuta era maiorul Skupcenko.

De fiecare dată trebuia să trecem imediat la contraatac pentru a nu permite hitleristului căruia îi venea rîndul să-l ochească pe V.I. Skupcenko. Esențial era să anihilăm fiecare atac. Cooperam, dar fiecare luptam independent, apreciind situația, urmărindu-ne reciproc şi coordonîndu-ne atacurile cu manevrele Focke-Wulf-urilor. Hitleriştii nu au reuşit să ne angajeze în luptă şi astfel să-l părăsim pe Skupcenko.

În cursul acestei lupte am simțit că germanii nu mai sînt ce-au fost. Se comportau ca nişte oameni demoralizați. Ei erau 11, iar noi numai doi; în plus, noi trebuia să-l acoperim pe maior, fapt ce făcea ca posibilitățile de manevră să ne fie limitate. În plus, lupta se apropia implacabil de sol, iar

adversarul avea sus o rezervă serioasă – o patrulă întreagă. Cu toate acestea, după aterizarea maiorului Skupcenko germanii au ieşit din luptă fără măcar să încerce să se măsoare cu perechea noastră, deşi ne erau încincit superiori şi se aflau într-o situație tactică avantajoasă. La început nu ne-am dat seama de ce nu ne-au atacat. Pe urmă am înțeles: în ultimele zile ale unui război pierdut ei nu voiau să-şi rişte viața. De aceea trăgeau numai în dezarmatul Skupcenko – riscul era nul.

De fiecare dată cînd am pornit să examinez aerodromuri, am avut ghinion. Cînd am nimerit într-un cîmp de mine, cînd era cît p-aci să-mi pierd un tovarăş de luptă, aflîndu-mă într-o situație grea. Credeam că acestea sînt ultimele emoții. Dar curînd s-a văzut că voi mai trece prin încercări.

La nord-est de Berlin, pe aerodromul Bernau fusese pregătit special un avion Po-2 pentru cercetarea Oranienburgului. După lupta în care, împreună cu Svitnev, am acoperit coborîrea lui Skupcenko, am aterizat pe aerodromul Bernau şi imediat am decolat cu Po-2 pentru a cerceta amănunțit Oranienburgul şi pentru a-l culege pe coechipierul meu. Evoluam cu Po-2 deasupra suburbiei nordice a Berlinului la o altitudine de 30–40 metri, cînd, deodată, asupra mea s-a năpustit o pereche de Me-109. Numai viteza redusă şi capacitatea de manevră a aparatului mi-au permis să evit şi de data aceasta neplăcerile. Am fost nevoit să efectuez cîteva viraje în jurul cîtorva castele de apă şi al altor construcții. Cînd Messerschmitt-urile au plecat, mi-am continuat zborul.

Dar nu era totul. În momentul cînd intram pe direcția de aterizare – avionul plana – m-au atacat alte două Me-109. Nu aveam unde să mă duc. Îndată ce roțile au atins solul, am virat la stînga. În aceeaşi clipă, proiectilele trase de un Messerschmitt s-au înfipt în pămînt în dreapta mea. Dar iată că al doilea aparat vrăjmaş se angajează în atac. Nu mai aveam cum să manevrez, aşa că nu mi-a rămas altceva de făcut decît să sar din mers şi să fug într-o parte. Po-2, cu o turație mică a motorului, a continuat rulajul, fiind atacat de

Me-109. Dar Polikarpov-ul meu a avut noroc – s-a oprit chiar lîngă caponieră. Messerschmitt-urile au mai tras de cîteva ori asupra lui, dar nu au reuşit nici măcar să-l avarieze.

După ce avioanele germane s-au îndepărtat spre nord, de mine s-a apropiat un automobil cu ofiţeri polonezi care mi-au spus că sectorul vestic al aerodromului e ocupat de unităţile unei divizii poloneze. Ei mi-au relatat că au urmărit lupta dintre două Iak-uri şi 12 Focke-Wulf-uri, care a continuat pînă la sol, pînă la aterizarea unui pilot ce sărise cu paraşuta, că acesta, avînd arsuri grave, a primit primul ajutor medical, după care a fost transportat la un spital polonez de campanie situat la 12–15 kilometri de aerodrom.

După ce m-am prezentat, tovarăşii polonezi mi-au oferit cu multă amabilitate automobilul, cu care am cercetat pista şi locurile de staţionare. Cu aceeaşi maşină m-am dus la spitalul în care se afla V.I. Skupcenko. Vasili Ivanovici era tot înfăşurat în bandaje – avea arsuri grave pe faţă şi pe braţe. Medicii i-au recomandat să rămînă în spital, dar Skupcenko m-a implorat să-l iau cu mine; am cedat.

Dar aceasta era o zi a ghinioanelor. La întoarcere, avionul nostru a fost atacat de alte două Me-109. A trebuit din nou să fac viraje în jurul turnurilor, castelelor de apă, clădirilor înalte şi chiar în jurul arborilor. Înfăşurat în bandaje, V.I. Skupcenko nu vedea nimic, dar intuia totul şi înţelegea perfect situaţia. După aterizare mi-a spus că preferă să poarte zece bătălii pe un avion de vînătoare decît să fie pasager pe un Po-2 şi, în plus, să nu vadă nimic... Din fericire, în curînd, Vasili Ivanovici s-a vindecat şi a continuat să zboare.

Desigur, toate aceste evenimente erau într-o oarecare măsură consecinţa sentimentului de autoliniştire ce ne cuprinsese, ceea ce era să ne coste scump. Pentru a-mi salva tovarăşul de arme a trebuit să lupt, împreună cu maiorul Svitnev, la limita posibilităţilor, ca în vremurile grele din anii trecuţi. Dacă nu am fi acţionat atît de decis, ne-am fi pierdut prietenul şi ne-am fi aflat şi noi într-o situaţie grea.

Capitala Germaniei hitleriste se afla sub noi în ruine; pînă la sfîrşitul războiului rămăseseră doar cîteva zile. Dar el

continua încă. Şi va continua pînă în ultima zi. Acest lucru nu trebuia uitat.

29 aprilie a fost ultima zi cînd aviaţia germană a mai acţionat. În acea zi avioanele de vînătoare ale Armatei aeriene au efectuat 67 de lupte aeriene şi au doborît 46 de aparate inamice. Pierderile noastre: două avioane.

La 30 aprilie la Berlin au continuat lupte înverşunate. Trupele sovietice ocupau cartier după cartier. Deasupra Reichstagului a fost implantat Steagul Victoriei. Dar inamicul nu capitulase.

În acea zi avioanele de vînătoare ale Armatei aeriene nu au mai întîlnit în aer avioane germane. Divizia noastră trebuia să acopere bombardiere Tu-2, dar timpul nu ne-a permis să ne ridicăm în aer.

În noaptea de 30 aprilie spre 1 mai zece avioane de transport inamice au aruncat materiale şi alimente garnizoanei berlineze încercuite. În cursul zilei deasupra oraşului au apărut grupuri mici de Focke-Wulf-uri, de patru sau şase aparate.

La 2 mai s-a predat comandantul apărării Berlinului. La cererea comandamentului nostru el a semnat ordinul de capitulare a garnizoanei Berlinului. Soldaţii şi ofiţerii germani se predau în masă. Trupele sovietice luaseră întregul Berlin, fusese lichidată complet gruparea Frankfurt-Guben.

La 1 şi 2 mai divizia nu a mai primit misiuni de luptă. Am dat dispoziţie ca o escadrilă din fiecare regiment să se afle în serviciu de alarmă.

La 3 mai personalul diviziei a efectuat redislocarea la un nod de aviaţie din sectorul Oranienburgului. În acea zi s-a produs o ciocnire a grupului de comandă şi a personalului tehnic ale Regimentului 133 aviaţie de vînătoare (20 de persoane) cu un grup de hitlerişti (30 de persoane) care nu respectau ordinul de capitulare. Aproape patru ore a durat lupta cu ei în zona aerodromului Venzekendorf pe care trebuia să se transfere regimentul. În cele din urmă 22 de hitlerişti care rămăseseră în viaţă s-au predat. Noi nu am înregistrat pierderi.

De la 3 la 8 mai trupele sovietice au continuat ofensiva pe

direcția vest, lichidînd unități şi grupuri izolate germane care, urmărind să se predea englezilor şi americanilor, opuneau rezistență. În acele zile Divizia 240 aviație de vînătoare nu a primit misiuni de luptă.

Încercînd un bilanț al încleştării finale cu fascismul german în ceea ce priveşte lupta în aer, trebuie să spun că situația în ansamblu ne era favorabilă, F.M.A. sovietice dețineau superioritatea asupra Luftwaffe. Înainte de declanşarea operației ne aşteptam la o împotrivire mai mare a aviației inamice: forțe avea încă destule şi, în afară de aceasta, trebuia să-şi apere Capitala. Dar ea nu a opus o rezistență cît de cît serioasă. Explicația era una singură: piloții germani realizau că deznodămîntul luptei este decis şi că nu mai aveau pentru ce să se bată. Am constatat acest lucru în cursul luptelor aeriene desfăşurate deasupra Berlinului, cînd, deşi uneori superiori tactic şi numeric, ei se comportau pasiv.

În cursul întregii operații condițiile meteorologice au fost defavorabile, fapt ce a împiedicat comandamentul nostru să folosească aviația la întreaga ei capacitate. În special posibilitățile bombardierelor. Din aceeaşi cauză şi avioanele de asalt au fost nevoite în marea majoritate a cazurilor să acționeze numai în grupuri mici.

Nici divizia 240 aviație de vînătoare – divizia noastră – nu a fost folosită integral. Noi am intrat în luptă la două zile de la declanşarea operației, cînd perioada celor mai intense lupte aeriene deasupra Berlinului nu luase sfîrşit şi am fi putut participa la ele cu rezultate maxime. Situația din aer o cerea. În afară de aceasta am pierdut cîteva zile atunci cînd ne-am aflat permanent în stare de alarmă pentru însoțirea bombardierelor, dar aceste zboruri nu au avut loc din cauza timpului rău. Aşadar, dintr-o serie de motive obiective, divizia noastră nu şi-a valorificat în Operația Berlin toate posibilitățile şi, ca şi alte mari unități, a participat parțial la ea. Am efectuat aproximativ 400 de zboruri, 22 de lupte aeriene în care am doborît 15 avioane ale inamicului. În aceste lupte s-au evidențiat căpitanii P.I. Golovacev, D.P.

Moţakov şi locotenentul-major A.I. Kalughin; fiecare a doborît cîte două avioane.

Operaţia Berlin a fost ultima la care a participat Divizia 240 aviaţie de vînătoare în Marele Război pentru Apărarea Patriei. În decursul lui piloţii marii noastre unităţi au efectuat 20 206 zboruri de luptă, petrecînd în aer 18 743 ore. Ei au participat la 664 de lupte aeriene de grup în care au doborît 757 de avioane inamice. Alte cîteva sute au fost distruse la sol în timpul atacurilor lansate asupra aerodromurilor. La acestea trebuie adăugate sutele de automobile, transportoare blindate, tunuri, cisterne, nave, locomotive, şalupe, şlepuri şi altă tehnică de luptă a inamicului, distruse în timpul atacurilor asupra ţintelor terestre. De asemenea, am scos din luptă cîteva mii de soldaţi şi ofiţeri duşmani.

Din cele şapte regimente de aviaţie de vînătoare care au făcut parte în decursul anilor din Divizia 240, cinci au devenit regimente de gardă; 12 dintre cei mai buni piloţi au fost distinşi cu înaltul titlu de Erou al Uniunii Sovietice. Căpitanul de gardă P.I. Golovacev a fost distins de două ori cu acest înalt titlu, a doua oară cînd nu era în unitatea noastră.

Participînd la numeroase mari operaţii ofensive, divizia a primit de 17 ori mulţumiri din partea comandantului suprem. 1 230 de piloţi, ofiţeri de stat major, ingineri, tehnicieni, specialişti din eşalonul mediu şi soldaţi au fost distinşi cu ordine şi medalii. După război am îndeplinit diverse funcţii de comandă în Forţele Militare Aeriene şi în unităţi de apărare antiaeriană, dar întotdeauna am fost mîndru şi fericit că în Marele Război pentru Apărarea Patriei am avut privilegiul de a comanda oameni minunaţi, devotaţi trup şi suflet patriei lor, luptători aerieni neînfricaţi.

În ceea ce mă priveşte, în anii războiului am efectuat 249 zboruri de luptă şi 69 de lupte aeriene. Materialele de arhivă menţionează la activul meu: 18 avioane doborîte personal şi încă 20 – în grup. Am schiţat un bilanţ al activităţii noastre de luptă în anii de grea încercare ai înfruntării întregului popor cu fascismul.

DUPĂ RĂZBOI

La sfîrşitul anului 1945 am primit primul meu concediu de la începutul războiului; am încercat un sentiment straniu, aproape uitat şi comun multor luptători pe front: ne dezobişnuisem să mai folosim timpul pentru sine. Dar obiceiul de a duce o viață activă şi-a spus cuvîntul, şi eu mi-am organizat în mod plăcut acest timp. Toamna, la sfîrşitul concediului, după o odihnă bună eram gata să purced cu energie sporită la perfecționarea pregătirii teoretice şi de zbor în divizia mea. Nu am mai avut prilejul s-o fac, deoarece am fost numit comandant al unei mari unități de aviație de vînătoare.

După ce am sosit la locul de muncă, m-am prezentat la noul meu comandant, K.A. Verşinin. Voi aminti că înainte de Operația Bielorusia, în 1944, Divizia 240 aviație a fost transferată în componența aviației Frontului 2 Bielorus; dar imediat după redislocare a venit un nou ordin prin care marea unitate trecea în componența Armatei 1 aeriene a Frontului 3 Bielorus. Aşa se face că în anii războiului nu am avut prilejul să lucrez cu K.A. Verşinin. Dar, după cum a reieşit, el mă cunoştea şi se pare că s-a bucurat că am fost numit comandant al unei mari unități de sub comanda lui.

În acea perioadă socoteam că obiectivul meu principal trebuie să fie cunoaşterea comandanților de divizie şi de regiment. Zburam în mari unități, în unități şi peste tot constatam acelaşi lucru: nu existau nicăieri cursuri regulate şi sistematice cu piloții, baza de învățămînt de-abia se înfiripa. Recunoşteam în aceasta cîte ceva din atmosfera ce domnea în regimentele Diviziei 240 aviație în primele săptămîni după terminarea războiului. Demobilizarea... Dar acolo, la ordinul meu, s-a trecut repede la pregătirea de comandă sistematică, ceea ce a fost de natură să disciplineze personalul. Aici însă totul trebuia început cu mare întîrziere.

I-am convocat pe comandanții de divizie şi le-am ordonat

ca în termen de zece zile să pună la punct buna desfăşurare a unor cursuri regulate; pentru unii acest lucru a fost o surpriză. După împlinirea termenului, am verificat executarea. Rezultatele m-au satisfăcut pe deplin. Numai într-o singură mare unitate, comandată de un colonel (din motive lesne de înțeles nu-i voi da numele), nu era pregătită nici măcar o singură clasă. „Războiul ne-a învățat totul" – mi-a explicat impasibil comandantul diviziei. Era sincer convins că nu mai avea ce învăța. E adevărat, aveam în față un pilot excelent şi un comandant-practician cu experiență. În anii războiului am întîlnit mulți asemenea comandanți de regiment şi chiar de divizie. Experiența lor personală de luptă şi flerul le era adesea de ajuns pentru a desfăşura cu rezultate bune activitatea cotidiană de luptă, dar... dacă comandantul nu lucrează asupra sa în mod sistematic încrederea în sine devine o frînă serioasă în condițiile schimbate, în special atunci cînd în dotare intră avioane mai moderne, mai complicate. Este necesar să fie elaborate metode eficace de asimilare a lor, să fie înarmați subalternii cu modalități tactice noi de lucru pe aceste aparate.

Colonelul, care credea sincer că războiul l-a învățat totul, nu ştia în acel moment că, la indicația lui K.A. Verşinin, eu trebuia să trimit un comandant de divizie la cursuri de perfecționare la Academie. De aceea, nu m-am apucat să-i explic necesitatea unei pregătiri teoretice serioase, ştiind că Academia o face mai bine, şi i-am spus scurt:

— Deoarece nu puteți şi nu vreți să-i învățați pe alții veți învăța singur. Pregătiți-vă să mergeți la studii la Monino.

Comandantul de divizie a înlemnit şi de-abia a putut spune:

— Dați-mi, tovarăşe general, cinci zile... Numai cinci...

După scurgerea celor cinci zile, am revenit în divizia respectivă şi am rămas uimit: cabinetele de studiu erau pregătite pînă la ultimul amănunt. Mese, table, scheme şi machete exemplare, chiar şi nori frumos confecționați din vată sub plafon; printre aceştia, pe fire abia vizibile se aflau machete mobile de avioane, cu ajutorul cărora se putea demonstra vizual modalitățile tactice de luptă în aer a unui

grup de avioane… I-am mulțumit colonelului pentru tot, dar nu am anulat ordinul, şi în curînd el a plecat la Monino.

Acest episod l-am amintit aşa, pentru că veni vorba. Căci în toamna lui '45 personalul marii unități a trecut la studiu sistematic. Viața în unități a început să aibă un conținut mai bogat, s-a încetățenit un regim ferm, s-a ameliorat disciplina, treptat au fost soluționate şi numeroase probleme ale traiului cotidian. Oamenii au început să simtă gustul muncii.

Cu K.A. Verşinin nu am lucrat prea mult timp. Curînd după numirea mea în funcția de comandant de mare unitate, el a devenit comandant-şef al F.M.A.

Povestind despre primele luni de după război, vreau să spun cititorilor că în pregătirea piloților militari nu trebuia să existe nici un fel de pauze lungi, nu-şi avea locul îngăduința excesivă, generată de linia absolut vizibilă ce despărțea sfîrşitul războiului şi începutul păcii. Relativa deconectare psihologică, absolut firească, a celor ce cuceriseră o victorie fără precedent în istorie s-a consumat destul de repede sub impactul realităților politice dure din acea vreme. Consider că şi noi, comandanții, am manifestat o oarecare indulgență. Se perfecționa experiența de luptă dobîndită într-o luptă grea. Tinerii care veneau după război în unități îi întîlneau aici pe veterani şi în activitatea cotidiană comună se maturizau repede, preluînd numeroase deprinderi deosebit de valoroase de la piloții ce participaseră la război.

Cam pe la începutul anului 1949, pe cînd comandam o mare unitate de aviație din cadrul apărării antiaeriene, am fost convocat de comandantul apărării antiaeriene a țării, mareşalul L.A. Govorov, care mi-a spus, fiind dinainte sigur de consimțămîntul meu:

— Mergem la stăpînul. Sînteți propus pentru funcția de comandant al trupelor de desant aerian.

Surpriza avea proporții colosale. Această numire nu-mi provoca nici bucurie, nici optimism. Eu sînt pilot, iar trupele de desant aerian constituie un alt gen de trupe.

I-am spus-o lui Leonid Aleksandrovici.

El a rămas surprins:

— Cum, refuzați ? Tovarăşul Stalin a decis ca trupele de

desant să fie comandate de un aviator. Nu puteți refuza. Decizia este luată. Mergem imediat.

— Voi refuza şi în fața lui Stalin – am declarat eu.

— Inutil. Vă faceți un mare rău – a observat mareşalul.

Tocmai ne pregăteam să plecăm, cînd în cabinet a intrat precipitat un ofițer şi i-a înmînat lui L.A. Govorov o depeşă, după cîte se părea, foarte urgentă. Govorov a citit-o, după care mi-a întins-o.

Citesc. În depeşă se spunea că într-una din unitățile din subordinea mea „fusese descoperit un complot contra-revoluționar organizat de un grup de ofițeri”. Prin fața ochilor s-au perindat pentru o clipă toți oamenii mei – comandantul unității, cei din statui major, lucrătorii politici, piloții – şi am zîmbit. Mareşalul m-a privit neliniştit.

— Asta-i o prostie – am spus, continuînd să zîmbesc.

A sunat telefonul guvernamental. Mareşalul a ridicat receptorul. Era Bulganin.

— Am citit – a răspuns L.A. Govorov la o întrebare a lui.

Am înțeles că era vorba despre acest denunț absurd. Bulganin i-a spus mareşalului: „După toate astea nu mai mergeți la stăpînul...”

— Tot răul spre bine – am spus, continuînd să zîmbesc. După cît înțeleg, problema numirii mele a căzut.

Dar lui Govorov nu-i ardea de glumă. Mi-a ordonat să plec imediat în marea unitate. După ce am aterizat a sosit cu un avion de transport SI-47 un grup de generali din Comisariatul Poporului pentru Afacerile Interne. După un minut a aterizat un alt avion. Din el a coborît un alt grup de generali; de data aceasta era o comisie din Ministerul Apărării. Nu mi-au trebuit decît cîteva minute ca să aflu ce se întîmplase.

Într-unul din regimente, un lucrător politic din conducerea marii unități îşi ținea lecția politică obişnuită. În cursul ei acesta a abordat şi situația economică a satului sovietic; după cît am înțeles, el a citit un text mobilizator dinainte pregătit: după ce a înlăturat distrugerile provocate de război, satul sovietic prosperă, pe zile-muncă colhoznicii primesc toate produsele de care au nevoie, ei duc o viață

îmbelşugată, fericită etc. etc. Cum e şi firesc, în mintea aviatorilor au apărut unele semne de întrebare. Toți reluaseră legătura cu casa, mulți fuseseră în concediu la părinți şi rude şi văzuseră cu ochii lor cum arăta „prosperitatea" satelor în primii ani postbelici. Ruptura dintre viața reală şi lecția lucrătorului politic nu prea perspicace a fost percepută de aviatori ca o demagogie ieftină. Ei au început să obiecteze argumentat şi să-i pună lectorului întrebări. Acesta nu a fost capabil să dea răspunsuri convingătoare, s-a zăpăcit, iar cînd, după lecție, l-a întîlnit pe comandant i-a raportat că l-au „scuturat". Acesta a intrat cu el în cabinetul său de lucru şi a expediat instanțelor superioare o comunicare panicardă, mai precis un denunț împotriva propriilor lui subordonați; apoi, cum e lesne de înțeles, roata a început să se învîrtească… Totul s-a terminat însă într-un mod neaşteptat de fericit. Instanțele superioare, care au fost alarmate pentru un lucru absolut minor, au înțeles uşor că vinovat de toată zarva este acel om mărginit.

După cîtva timp am fost numit comandant al F.M.A. ale unui district din sudul țării şi în activitatea mea a început o nouă etapă.

Numeroase zone în care se aflau garnizoanele noastre erau pe atunci nelocuite. Ofițerii şi familiile lor trăiau în corturi, apa potabilă lipsea, iar acolo unde exista nu putea fi consumată pentru că era sărată sau exista pericolul unor epidemii. Vînturile fierbinți, sufocante din sud, care băteau perioade îndelungate fără intermitență, ridicau în aer la o înălțime mare tone de particule de nisip şi praf. Aceasta provoca o uzare rapidă a motoarelor cu reacție, pe care le puteam folosi numai la o treime din capacitatea lor. În afară de sarcinile planificate, pe care le îndeplineam în procesul unei intense instruiri şi pregătiri de luptă, eram nevoiți să căutăm multe soluții originale. Printre altele, cu forțele inginerilor şi tehnicienilor am confecționat, experimentat şi instalat la avioane filtre speciale care colectau într-o zi de vară un pahar-un pahar şi jumătate de nisip. În aceste condiții, din cauza diminuării parțiale a puterii motorului se micşorau viteza maximă şi plafonul maxim al avionului, dar,

în schimb, aveam posibilitatea să folosim complet resursele motorului, economisind, în folosul statului, numeroase mijloace materiale. Într-o perioadă relativ scurtă am amenajat în acele locuri dintotdeauna pustii aerodromuri noi, poligoane, drumuri, conducte de apă, am soluționat foarte multe probleme de ordin sanitar.

Dar atunci nu am putut rezolva prin forțe proprii o serie de probleme; printre acestea era şi asigurarea unor condiții de locuit normale aviatorilor. I-am scris lui Stalin.

În curînd a avut loc o şedință a Biroului Politic al C.C. al P.C.U.S. Ulterior am aflat că, după ce s-a convins că cei prezenți au citit scrisoarea mea, Stalin a cerut să i se precizeze cîți ofițeri nu au locuință. I s-a comunicat numărul exact. A fost chemat Poskrebîşev care a raportat că în țară se află 3 200 de case finlandeze care nu sînt puse pe fundație. Stalin a propus imediat Biroului Politic să mi se repartizeze toate aceste case. Astfel am reuşit să soluționăm problema locuințelor, ba i-am ajutat şi pe vecinii noştri, care aveau şi ei dificultăți de acelaşi gen. După această intervenție, vrînd nevrînd, a trebuit să fac cunoştință cu aproape toți miniştrii, care mi-au telefonat pentru a afla cine sînt eu de a trebuit să li se ia toate casele finlandeze de care aveau atîta nevoie. Mulți m-au apostrofat fără să-şi aleagă prea mult expresiile.

În decembrie 1951 i-am raportat la Moscova mareşalului Uniunii Sovietice A.M. Vasilievski o serie de probleme curente.

— Vom ține seama de totul – a spus el –, dar nu dumneavoastră vă veți ocupa de aceste probleme. Dumneavoastră veți primi o altă funcție, de foarte mare răspundere.

Activitatea pe care urma s-o desfăşor avea un caracter militaro-diplomatic şi, parțial, politic. Ideea a aparținut lui Stalin, care a exercitat un control riguros şi regulat asupra realizării ei pînă la sfîrşitul vieții; eu aveam obligația ca tot atît de regulat să prezint rapoarte Biroului Politic.

Este vorba despre asistența pe care am acordat-o la începutul anilor '50 țărilor de democrație populară pentru crearea unei trainice apărări antiaeriene. Sarcina era

principial nouă şi complexă, nu avea precedent nici sub aspect tehnic şi nici sub aspect militaro-politic; în plus, aşa cum se întîmplă frecvent, trebuia îndeplinită într-un termen foarte scurt.

Sub raport strict profesional, fără un centru unic coordonator o asemenea activitate, care cuprindea cîteva țări, era imposibil de înfăptuit. De aceea, în ministerul nostru al apărării a fost creat un organ special, a cărui conducere mi-a fost încredințată mie. Toate sarcinile şi indicațiile curente le primeam direct de la A.M. Vasilievski şi de la Biroul Politic, căruia îi prezentam regulat rapoarte despre îndeplinirea obiectivelor stabilite.

Stalin acorda o importanță excepțională acestei activități. Cei care nu înțelegeau imediat şi complet acest lucru plăteau scump. Aşa a fost demis, bunăoară, şeful Marelui Stat Major, generalul de armată S.M. Ştemenko. Era vorba despre furnizarea mijloacelor tehnice ce ne erau necesare şi despre formularea ca directivă a dispozițiilor date de ministrul apărării. Ştemenko a promis, dar, atunci cînd am mers la el a reieşit că lucrurile au fost mult tărăgănate. Am insistat ca dispozițiile ministrului apărării să fie îndeplinite. Îmi făcea impresia că, neînțelegînd acest lucru, Serghei Matveevici credea că este vorba de încăpățînarea unui oarecare general-maior de aviație.

La o zi sau două după discuția mea cu S.M. Ştemenko am prezentat un raport în Biroul Politic. Asistau ministrul apărării şi şeful Marelui Stat Major.

Am arătat că am studiat, am analizat multilateral lucrurile, am creat un sistem precis, pe baza căruia am elaborat un plan concret de acțiune.

Se părea că totul va merge bine. Dar Stalin a intervenit şi a întrebat de ce nu am trecut la realizarea planului stabilit, ce anume frînează traducerea lui în viață. I-am răspuns că ministrul apărării ne oferă un sprijin considerabil, grație căruia am reuşit să încheiem într-un timp scurt întreaga muncă de pregătire. Dar, din păcate, Marele Stat Major nu îndeplineşte întotdeauna cu operativitatea necesară dispozițiile ministrului, din care cauză apar întîrzieri. Am

explicat în ce constau concret dificultăţile.

Soarta lui S.M. Ştemenko era pecetluită.

Activitatea a debutat chiar în ziua creării direcţiei noastre şi cuprindea toate ţările surori. În fiecare dintre ele lucram 10–14 zile, iar după întoarcerea de acolo eram obligat să prezint un raport Biroului Politic. În acea perioadă Stalin se îmbolnăvea frecvent şi nu participa la toate şedinţele. Cînd era prezent, punea probleme legate nemijlocit de activitatea noastră sau de ordin mai general.

Era vorba, printre altele, de o serie de probleme care erau de competenţa guvernelor ţărilor în care lucram. Eu nu eram însă împuternicit de guvernul nostru să le soluţionez.

Stalin a ascultat calm şi apoi a observat:

— Da, aveţi dreptate. Trebuie să se discute cu secretarii.

Am înţeles că este vorba de conducătorii partidelor frăţeşti. Ulterior, cînd apărea necesitatea unei asemenea abordări (şi ea apărea periodic), Stalin repeta aceeaşi formulă: „Vom soluţiona această problemă cu secretarii”. Şi astfel numeroase probleme ce apăreau se rezolvau operativ.

Rezultă din cele spuse de mine mai sus că lucram, folosind limbajul de astăzi, „în regim preferenţial”. Aceasta nu înseamnă însă că a fost uşor. În cele din urmă am reuşit să îndeplinim sarcina primită. În ţările socialiste din Europa a fost creat un sistem trainic de apărare antiaeriană.

În domeniul întăririi capacităţii de apărare a ţării, în primul deceniu postbelic am reuşit să soluţionăm multe probleme complexe. Cît priveşte aviaţia, în a doua parte a deceniului al şaselea dispuneam deja de o tehnică de luptă modernă şi bine pusă la punct; perspectivele erau, de asemenea, bune.

La sfîrşitul anilor ’50 a fost asimilat un nou avion de vînătoare supersonic MIG-21, precum şi alte tipuri cu o viteză de 2 500 de kilometri pe oră. În acei ani s-a hotărît să se reducă considerabil personalul Forţelor Aeriene, precum şi o serie de programe tehnico-militare la care se lucra din plin.

În acea perioadă, ca deputat în Sovietul Suprem al U.R.S.S., participam la o sesiune ordinară a acestuia. După epuizarea ordinii de zi, N.S. Hrusciov a anunţat:

— Toți deputații sînt liberi, pe militari îi rog să rămînă în sală.

— Cînd am zburat peste ocean în America – a spus N.S. Hrusciov – avionul nostru a fost interceptat de patru ori de avioane de vînătoare. Înseamnă că în caz de război nici un bombardier de-al nostru nu va ajunge la țintă. Ce ne trebuie asemenea bombardiere ? Nu are rost să cheltuim bani pe ele.

Tuturor le era clar că fusesem puşi în fața faptului împlinit – decizia fusese luată.

N.S. Hrusciov a dat apoi indicație comandantului Forțelor Militare Maritime să reducă programul de construire a unor mari nave de suprafață, iar cele care sînt în construcție să fie date la topit, căci țara, spunea el, are nevoie de metal.

— Să fie lăsate numai submarinele – a decis el.

Cam la fel a fost soluționată şi problema tancurilor.

— Sînt întrebări ? – s-a adresat N.S. Hrusciov asistenței.

— Nikita Sergheevici – am intervenit eu –, pentru pregătirea unui pilot bun e nevoie de şapte ani. Şi cheltuielile sînt mari. Cei ce trebuie să iasă la pensie, să iasă, dar de ce să pierdem cadre pregătite ? Am înțeles că va trebui să trecem în rezervă personal navigant.

— Ce propuneți ? – m-a întrebat N.S. Hrusciov.

— Propun ca piloții militari trecuți în rezervă să lucreze în aviația civilă.

— Este o propunere bună – a spus N.S. Hrusciov.

Din păcate, nu a mai luat nimeni cuvîntul. După cîțiva ani, am fost nevoiți să muncim intens pentru a recupera timpul pierdut prin reducerea, la sfîrşitul deceniului al şaselea, a o serie de programe tehnico-militare de perspectivă.

...De atunci au trecut peste 25 de ani. Am obținut paritatea cu statele care ni se opun. Îndelungata cursă a înarmărilor impusă nouă a avut drept rezultat faptul că dotarea marilor puteri cu arme moderne a depăşit de mult limita rațională. Posibilitatea reală a distrugerii vieții pe Pămînt depăşeşte astăzi capacitatea naturală de supraviețuire a umanității. De aceea nu e posibil să se rămînă pe pozițiile „gîndirii nucleare”. Al doilea război

mondial, cel mai distrugător din războaiele epocii prenucleare, a fost ultimul avertisment. În lumea noastră contradictorie şi complexă sarcinile întăririi capacităţii de apărare a statelor rămîn deosebit de actuale, dar se formulează cumva în alţi termeni. Astăzi trebuie căutate metode şi mijloace care să nu reducă capacitatea de apărare a statelor, dar, în acelaşi timp, să nu pericliteze viaţa pe planetă. Este un obiectiv global, calitativ nou şi fără precedent prin complexitatea lui. Noi vom merge consecvent, pas cu pas, pe calea salvgardării păcii, cale trasată încă în primii ani de existenţă a statului nostru.

CUPRINS